



PROTOTIPOS
PEUGEOT

A la vanguardia

Motor

Clásico



CITROËN 2CV -
SEAT 850
Antagónicos

TU REVISTA DESDE 1986

ESPECIAL
OPORTUNIDADES

26 PÁGS



- ALFA ROMEO 2600
- BMW SERIE 02
- FIAT BARCHETTA
- FORD COUGAR
- HONDA CRX
- MG B GT

- PEUGEOT 406 COUPÉ
- RENAULT 16
- RENAULT SIETE
- ROVER 600
- SEAT CÓRDOBA
- TOYOTA SUPRA



ALTERNATIVAS DENTRO Y FUERA DEL REGLAMENTO



426
1/2025
5,95€

ERclassics.com

Más de 400 coches clásicos en stock

ENTREGA
A
DOMICILIO

¡La nueva legislación en España facilita y abarata la importación de coches clásicos!



'39 Delahaye 148L by Chapron



'37 Citroën Traction 7C Cabriolet



'59 Lancia Aurelia B20 S GT



'53 Delahaye 235 Coupe L'Elfe



Ernest Praag - Fundador

¡Déjame mostrarte el coche
de tus sueños en una
videollamada!

FaceTime/WhatsApp:
+31 641 269 957



'72 Maserati Bora



'65 Jaguar E-Type S1



'40 Buick Eight Special

400 coches clásicos en perfecto estado en stock | Más de 6500 coches vendidos | Entrega puerta a puerta en todo el mundo | Excelente valoración de los clientes | Taller propio

ERclassics.com
Empresa familiar



Kleiweg 1, Waalwijk | +31 416 751 393 |
info@erclassics.com | Países Bajos



MANIVELA DE ARRANQUE

por Jesús Bonilla

QUERIDOS REYES MAGOS:

Con este número 426 arrancamos la trigésimo novena temporada de Motor Clásico. El año próximo celebraremos, D.m., el cuarenta aniversario del nacimiento de la revista, una veterana con todas las de la ley. ¡Uf, con la que está cayendo...!

Dejamos atrás un año intenso y pleno de novedades. La principal noticia, sin duda, fue la aprobación y entrada en vigor el primero de octubre del nuevo Reglamento de Vehículos Históricos. Costó y se hizo esperar, pero, por fin, salió adelante; y con él se ha puesto en práctica una serie de medidas positivas para la mayoría de los aficionados practicantes. Atrás ha quedado un proceso largo, farragoso y caro, dando paso a una diligencia rápida, posible de realizar online, incluso, y que supone un coste de apenas treinta eurillos. Ojo, esta opción es válida para los vehículos del denominado Grupo A, con más de treinta años y documentación e ITV al día.

Una cifra: según fuentes de la DGT y la FEVA, en algo más de dos meses han sido tramitadas 20.000 (¡sí, veinte mil; un dos seguido de cuatro ceros!) solicitudes por “cambio de servicio”. Así se llama ahora la catalogación de VH. Con el anterior decreto de 1995 se gestionaron alrededor de 57.000 peticiones en casi tres décadas.

No es oro todo lo que reluce y aún surgen múltiples dudas y consultas, tan diversas como la particularidad de cada vehículo (coche, moto, ciclomotor, furgoneta, camión, vehículo preparado, etc., etc.). La FEVA está elaborando un inventario de preguntas frecuentes que iremos desgranando en los próximos números.

Cambio de tercio. Las últimas semanas también me han traído dos episodios agradables vividos en primera persona. Al principio de estas líneas, dejaba entrever entre signos de admiración el momento delicado por el que transita el sector editorial. No voy a desvelar

nada nuevo. La era digital ha llegado para quedarse y... hacernos la vida más fácil. Internet, las redes sociales y la inteligencia artificial son el pan nuestro de cada día. (¡Qué extraña coincidencia tiene el acrónimo I.A. con la onomatopeya del rebuzno del asno! Aunque, ¡ay, cuidadín si lo traducimos al inglés, A.I.!)

Devaneos al margen de una mente agotada a final de año, trataba yo de contar las dos situaciones que me hacen ver el futuro con optimismo. Una sucedió en el reciente Salón Retromóvil de Madrid. Un par de jovencitos —por separado, no iban juntos—, de unos 12 o 14 años, no más, estuvieron rebuscando un buen rato entre todas nuestras revistas, cogieron sendos ejemplares seleccionados (no al tuntún) y, religiosamente, pasaron por caja y abonaron los 5,95 euros preceptivos a mi compañero Arturo. No vimos adultos a su alrededor; o sea, que no iban mandados por alguien. Pagaron con monedas pequeñas, lo que me hizo pensar que, quizás, las sacaron del cerdito-hucha.

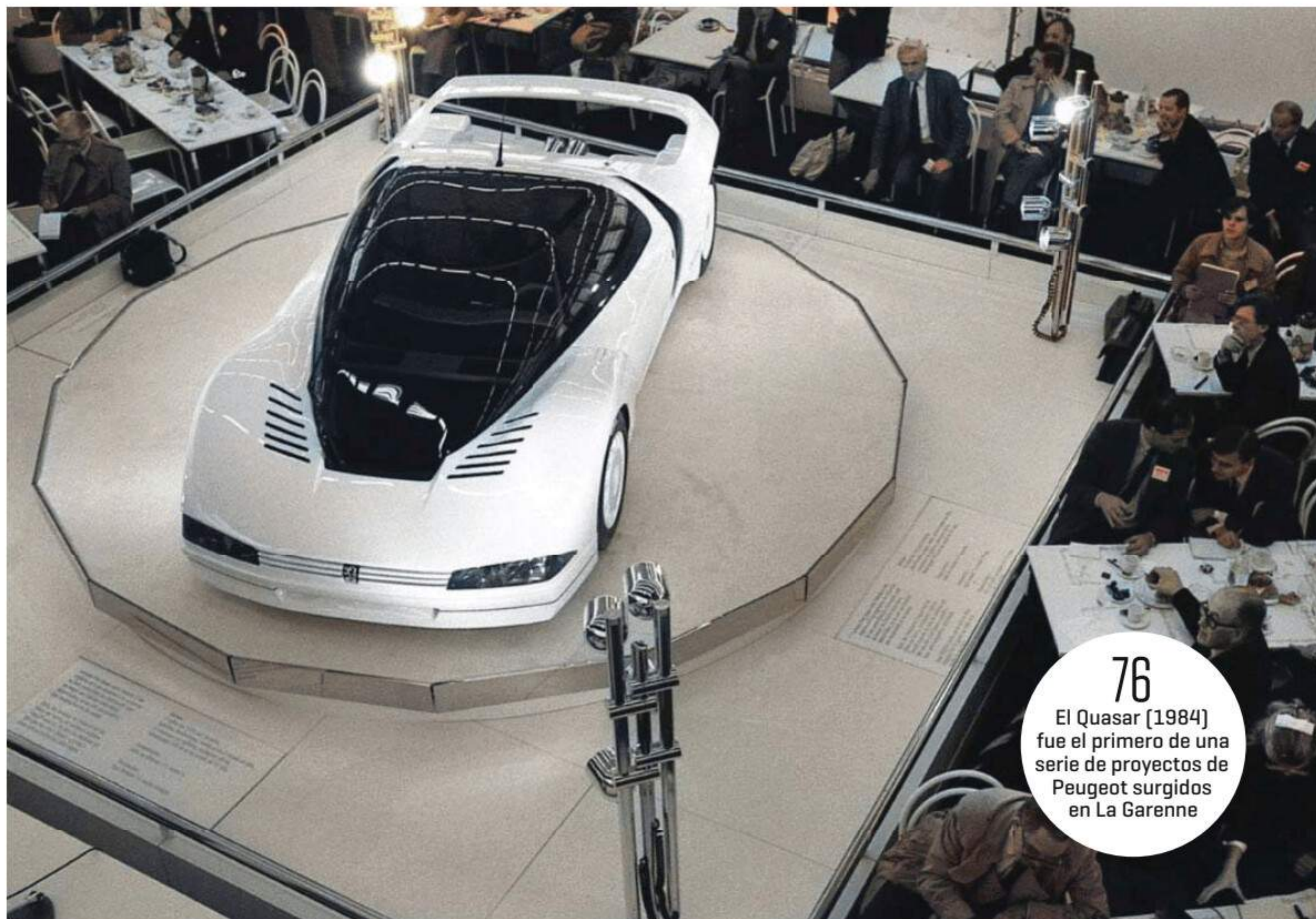
La segunda sorpresa me la llevé hace unos días, en el Museo de la Automoción de Salamanca. Junto con mis colegas Iván Vicario (director del portal digital La Escudería) y el prolífico y erudito Pablo Gimeno (autor de un sinfín de libros, ver sección Bibliomovilia), dimos una charla sobre la historia y la evolución de la prensa del motor, promovida por la comisión de cultura de la FEVA. Enfrente, un “inusual número de alumnos” de periodismo de la Universidad Pontificia de Salamanca. El entrecomillado fueron palabras textuales del profesor. Pero aún más admirable fue la respuesta cuando, después de nuestra disertación, les preguntamos cuántos eran compradores habituales de revistas. ¡Todos levantaron la mano!

A todo esto, me he quedado sin espacio para escribir la carta a los Reyes Magos. En otra ocasión será. ¡Feliz 2025! **mc**

«ENTRE TANTAS DUDAS Y DESCONCIERTO, ATISBO UN RAYITO DE ESPERANZA EN ESOS NIÑOS QUE COMPRARON UNAS REVISTAS DE MOTOR CLÁSICO»

SUMARIO

426 // ENERO 2025



76

El Quasar (1984) fue el primero de una serie de proyectos de Peugeot surgidos en La Garenne



70

En épocas de penuria económica no han faltado ideas de coches elementales como el Hanomag Kommissbrot de 1925.

54

Retromóvil Madrid puso punto y final al calendario de ferias. Hubo oferta y el público acudió, pero le costó rascarse los bolsillos.



DOSSIER

- 28** Lista de la compra
Las «otras» opciones para 2025

SUBIR Y ARRANCAR

- 60** Citroën 2CV - Seat 850
Tan iguales, tan distintos
- 86** Daimler DB18 Baker
Un «lord» con estilo

SALONES

- 54** Retromóvil Madrid
Ni frío ni calor

AYER Y HOY

- 70** Hanomag Kommissbrot
Una idea elemental
- 76** Prototipos Peugeot
Más allá de los coches de salón
- 94** Escudería Barcelona
Setenta años en activo

BANDERA A CUADROS

- 104** Iberian Historic Endurance
Una temporada apasionante

MI GARAJE

- 108** Jordi Velo
Matrícula de honor

[SECCIONES FIJAS]

- 3** Manivela de arranque
- 8** Noticias
- 17** Bibliomovilia
- 18** FEVA informa
- 20** Descubrimientos
- 24** Sin ambages ni firuletes
- 26** Derrapaje controlado
- 112** Índice temático
- 120** Próximo número
- 122** Auto-reflexiones
- 123** Tienda online MC



60 Las dos fueron berlinas medias asequibles y de gran difusión, pero ahí acaban las similitudes. Técnicamente, el 2CV y el 850 eran como la noche y el día.



94 Paco Godia, aquí con un AC Cobra en el circuito de Montjuïc [1965], fue uno de los primeros espadas de la Escudería Barcelona, aún viva y en activo.



86

Tras la guerra, la Daimler británica trató rejuvenecer su gama con modelos como este DB18, conservado ahora en las islas Canarias.

Retro 2025

AUTO&MOTO

Málaga

**XII Salón del Vehículo Clásico,
de Época y Colección**

24, 25 Y 26 ENERO

Palacio de Ferias y Congresos de Málaga

Venta anticipada en
www.eventosmotor.com

Menores de 10 años
GRATIS

- 10.000 m² de pabellón de ventas y exposiciones
- 6.000 m² de pabellón interior de parking para clásicos + zona exterior delimitada
- Gran mercadillo de piezas, recambios y accesorios
- Más de 120 expositores
- Exposiciones temáticas
- Concentraciones



HORARIOS

Viernes 24: De 16:00 a 20:00 h

Sábado 25: De 10:00 a 21:00 h

Domingo 26: De 10:00 a 19:00 h



www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

Organiza:

EVENTOS
MOTOR

Retro
Málaga

FYCM

Colabora:

MAMA
MUSEO
DEL AUTOMÓVIL
Y LA MODA

II Concurso de Elegancia Retro Málaga

Tras el éxito cosechado en su primera convocatoria, se celebrará el "II Concurso de Elegancia Retro Málaga".

El evento reunirá alrededor de 18 vehículos de gran valor histórico y estético, distribuidos en tres categorías: Posguerra, Clásicos y Clásicos Populares.



La historia de la automoción en Málaga

Desde su primera edición, Retro Málaga ha buscado resaltar la rica e importante historia del automóvil en la provincia. En esta ocasión, se inaugurará una exposición fotográfica, que tendrá continuidad a lo largo de las próximas ediciones de la feria, en la que se hará un breve repaso a como se fue incorporando el automóvil a la sociedad malagueña. Esta muestra estará comisariada por Francisco Muñoz.

Museo del Automóvil y la Moda de Málaga

El Museo Automovilístico de Málaga participará nuevamente en la feria, presentando una exquisita selección de vehículos. Entre los modelos destacados se encuentran un Peugeot 402 Eclipse de 1937, un Ford Thunderbird de 1955 y un Ford Model B Roadster de 1933.

Además, como es tradición, los visitantes podrán adquirir una entrada combinada que permite disfrutar tanto del Salón de clásicos como del Museo.

PARKING GRATUITO

y descuentos en la entrada si acudes con tu vehículo clásico que tengan 30 o más años, o matrícula histórica.



de Lorenzo: de un taller en Asturias a una obra de arte sobre ruedas

En la zona expositiva Premium de la feria se exhibirá el "de Lorenzo", un exclusivo coche artesanal diseñado y construido a mano por Xuan de Lorenzo. Este vehículo retro-futurista, con el icónico motor del Pegaso Pedralbes, combina la esencia de los grandes clásicos con un homenaje a la elegancia y la durabilidad de épocas pasadas, convirtiéndose en una auténtica obra maestra del automovilismo.



75 aniversario de SEAT

Para celebrar los 75 años de SEAT, se presentará un stand homenaje que recorrerá la historia de esta icónica marca, cuyo legado ha dejado una profunda huella en nuestro país.

Se exhibirá una destacada colección de vehículos, desde los modelos pioneros hasta los más recientes, gracias a la colaboración de Retrosport Club Costa del Sol.



NOTICIAS



Ambiente deportivo. Auto Storica tenía en venta estos R5 Turbo 2 y Ferrari 512 BB. Importauto, un Fiat 131 Abarth y unos más accesibles Seat 850 Spider y Fiat Barchetta. Como contraste, un Renault Coupé de Ville de 1911 en fase de restauración.





AUTOCLASSIC DE ALCAÑIZ

ESFUERZO PREMIADO

IGNACIO SÁENZ DE CÁMARA (TEXTO)
E.M.E. (FOTOS)

En la histórica ciudad de Alcañiz volvió a abrir sus puertas, durante el puente de diciembre, una nueva edición del Salón AutoClassic, que en esta, la 27ª, ha contado con noventa expositores, quince más que el año pasado. Nada más abonar los cinco euros de la entrada y acceder al interior, sorprendía la presencia de un impresionante Aston Martin DB 2/4 Mk III de 1958, carrozado en coupé por Tickford y perteneciente a la colección de Ramón Magriñà, quien también mostraba una Yamaha 500 RD de 1984. En el acto inaugural, el tarraconense recibió un merecido homenaje por su colaboración con la feria alcañizana desde aquella primera edición de 1994.

Según íbamos andando por los pasillos, nos encontramos en primer lugar con la exposición de tres Renault antiguos de la colección de Ángel Martínez: un KZ de 1923, un Monasix de 1930 y un Coupé de Ville de 1911 en fase de restauración. La muestra continuaba con otros autos de esa misma colección, tales como un Alpine 1100 de 1969, un Clio Sport V6 de 2001, un Mégane 2.0 16V preparado para circuito y un cabriolet Ferrari Mondial T de 1991. Vimos a continuación un Volkswagen Karmann-Ghia de 1958, a la venta por 28.000 €, y un espléndido Buick 40 coupé de 1939, por el que pedían 39.000 €. Con cifras



Mercado de variedades. Un atómico Mini, un R12 Gordini y una Derbi de GP; surtido de piecerío y recambios; un Simca 1000 Rallye "vitaminado"; dos Jaguar XK120 OTS y 3 1/2 Litre, y la Honda 400 Four Super Sport [1975] ganadora del concurso de restauración de motos.



más asequibles, encontramos también un cabriolet Volkswagen Golf 1.6 de 1990 en 6.900 € y un Mini 1000 E de 1970 por 5.000 €, entre alrededor de setenta autos dispuestos a cambiar de dueño.

A otro nivel radicaba el stand de Auto Storica, con piezas tan excepcionales —y cifras en consonancia— como un Jaguar XK120 OTS de 1954, un Renault 5 Turbo 2 de 1983 o un Ford Mustang Fastback Eleanor de 1967, cuyo precio estaba fijado en 165.000 €.

Continuamos el recorrido en la zona reservada a los clubes, donde tuvimos ocasión de contemplar unos Lancia Delta Integrale y Fulvia en el Club Lancia España, así como un Fiat Balilla de 1939 en el Club Bajo Aragón de Vehículos Históricos. Asimismo, vimos un poco habitual Jeep Wagoneer V8 en el Club Jeep España, antes de adentrarnos en los puestos de venta de piezas, accesorios y demás material, que, como de costumbre, son donde más se acumula el público. Tanto Recambios Tamarit como El Arca de Noez contaron con la llegada de su clientela fiel, dispuesta a reponerse de recambios para sus clásicos.

Una salida al exterior nos sirvió para ver que el parking de clásicos se había llenado en la mañana del sábado y el público disfrutaba paseando entre los vehículos, con aficionados a bordo

de autos matriculados en Castellón, Zaragoza, Bilbao, Valencia, Barcelona o Madrid. Y entre los modelos, desde Seat 600 y 850 Coupé hasta Porsche y Ferrari, aparte de rarezas como un Chevrolet Bel Air de 1958 o un Vauxhall Velox de 1955 en venta.

De nuevo en el interior de la feria, nos detuvimos ante las motos premiadas en el Concurso de Restauración, antes de acercarnos al stand de Ivan Cirre, que acababa de vender una Ancillotti de todo terreno a un entusiasta alcañizano y mostraba varios ciclomotores, ahora que el nuevo reglamento facilita su circulación. Y a su lado, vendedores de llaveros, miniaturas, banderolas y placas esmaltadas demostraban que ese tipo de género tiene buena salida entre los visitantes. Por otro lado, el Real Automóvil Club Circuito Guadalupe exponía los coches que protagonizaron las copas monomarca en el circuito urbano, desde los Renault 8 TS hasta los Citroën Saxo, pasando por los Seat Fura Crono y los Autobianchi A112 Abarth.

En definitiva, un salón que vuelve a crecer en expositores y en público, ya que lo visitaron algo más de 8.000 personas, según los organizadores, como prueba del trabajo acometido entre el Ayuntamiento de Alcañiz, Expo Motor Events y los entusiastas de la localidad.



Alcañiz, pasión por el automóvil. Así lo demuestra AutoClassic desde 1994. El coleccionista Ramón Magriña la ha apoyado siempre y por eso se le rindió homenaje.



TU CLÁSICO,
NUESTRA PASIÓN

DESDE
43*€
/AÑO

**ASEGURA
TU COCHE
CLÁSICO**

Visítanos en

AMV.ES

NO ES IMPRESCINDIBLE MATRÍCULA HISTÓRICA

DESCUENTOS ESPECIALES PARA FLOTAS
A PARTIR DEL 2º VEHÍCULO (COCHE O MOTO)

CONTRATACIÓN INMEDIATA
PRESUPUESTO SIN COMPROMISO Y
CONTRATACIÓN 100% ONLINE EN WWW.AMV.ES

ASESORES EXPERTOS AMV LEGEND

911 21 93 19 / amvlegend@amv.es

* Precio condicionado al tipo de vehículo y antigüedad. Consulta condiciones en la web.

AMV HISPANIA CORREDURÍA DE SEGUROS S.L.U. Inscrita en el registro Mercantil de Madrid. Tomo 17236. Libro 0. Folio 52. Sección 8ª. Hoja M-295390. Inscripción 1ª. N.I.F. B-83204586. Inscrita en el Registro de la DGSFP con la clave J-2169 concertado seguro de Responsabilidad Civil Profesional y dispone de capacidad financiera en los términos exigidos por el Real Decreto-Ley 3/2020 de 04 de febrero.



Un espectáculo para todos los públicos. Las carreras de Peter Auto, organizador de Le Mans Classic, pondrán la emoción en la pista. En el paddock, no faltarán atracciones para grandes y pequeños y múltiples exposiciones monográficas.



VUELVE LA ALTA COMPETICIÓN

ESPÍRITU DE MONTJUÏC

Tras un año de paréntesis, Escudería Targa Iberia regresará en 2025 al Circuit de Barcelona-Catalunya con la décima edición edición de Espíritu de Montjuïc, el mayor espectáculo automovilístico en España relacionado con los vehículos históricos. Pensado y planificado para pasar un fin de semana en familia y para todos los públicos, el EdM ofrecerá los días 21, 22 y 23 de marzo un “paso mágico al pasado”, como reza su eslogan, con los coches y las carreras que hicieron soñar hace décadas a una generación de aficionados. A las competiciones en pista se sumarán actividades para todos los públicos, niños y mayores, chicos y chicas.

En la parte deportiva, por tercer año en su historia, el EdM contará con la partici-

pación de Peter Auto, que traerá al circuito catalán todas sus categorías de competición, con más de 300 coches de carreras. A saber:

■ **Classic Endurance 1.** Sport-Prototipos del Mundial de Resistencia entre 1966 y 1971: Ford GT40 vs. Ferrari 330 P4; Porsche 917 vs. Ferrari 512; Porsche 911 RSR, Ferrari Daytona, Chevrolet Corvette...

■ **Classic Endurance 2.** Coches de Sport y GT desde 1971 hasta 1981: Porsche 935, BMW M1, Lola T70, Ferrari 512 BBLM, Lancia Beta Montecarlo...

■ **Groupe C.** Los Sport Prototipos que monopolizaron Le Mans entre 1982 y 1993: Porsche 956 y 962, Lancia LC2, Jaguar XJR, Mercedes C11, Toyota Tom's 85C, Nissan R90CK, Mazda 787B...



⚡ **Endurance Racing Legends.** GT y Prototipos más modernos —de 1990 a 2000— en acción: Ferrari F40 LM, McLaren F1 GTR, Porsche 911 GT1, Toyota GT-One, Chrysler Viper GTS-R, Audi R8 LMP, Bentley Speed 8...

⚡ **Heritage Touring Cup.** La época dorada del Campeonato de Europa de Turismos y de las 24 Horas de Spa, entre 1966 y 1984: BMW, del 1800 Ti al M3; Alfa Romeo GTA y GTV; Mercedes 300 SE; Ford Mustang y Capri RS; Mazda RX-7; Jaguar XJS...

⚡ **Sixties Endurance.** Sports pre-63 y GT pre-66, con una clasificación al índice energético combinada con la clasificación absoluta, lo que iguala a los coches independientemente de su edad y potencia: Jaguar E-Type, Ferrari 250 GT, Porsche 911...

⚡ **Classic Touring Challenge.** Los Turismos que hicieron famosa la frase “ganar el domingo, vender el lunes” y que disputaron sus primeras carreras

antes de 1966: Mini Cooper, Ford Cortina Lotus, Jaguar Mk2, Ford Falcon, BMW 1800, Alfa Romeo Giulia...

⚡ **Copa 2.0 litros.** Única competición monomarca de las series Peter Auto, reservada a los Porsche 911 2.0, anteriores a 1966, con chasis corto.

⚡ **The Gentleman Challenge.** Los coches de Sport de los años 50 y 60: Maserati 300, Ferrari 250 GT, Cooper T38, Lister Jaguar, Lotus Elite, Porsche 356...

Además, Escudería Targa Iberia está trabajando para completar esta impresionante oferta con diversas celebraciones históricas adicionales.

Todas las entradas tienen acceso directo al paddock. Allí habrá atracciones, concursos y espectáculos en vivo, arropados con un “village” repleto de tenderetes comerciales.

Las entradas ya están a la venta en: <https://tickets.oneboxtds.com/entradasespiritudemontjuic/events>

Almanaque

ENERO

9. Concentración Noches de Clásicos Kata [Sevilla]. Kata Universo Catering. Tel.: 669292858. www.katacatering.com

12. X Encuentro Solidario de Vehículos Históricos en Chanoe [Ciudad de la Imagen - Pozuelo de Alarcón, Madrid]. Club Amigos Renault 4/4 España, Veteran Car Club de España y Chanoe Garage Club. Tel.: 609077813. www.clubrenault4cv.com www.veterancarclub.es

24-26. Salón Retro Málaga Auto & Moto [Palacio de Ferias y Congresos de Málaga]. Eventos Motor. www.eventosmotor.com

25. III Concentración Panda - Fiat/Seat Panda, Marbella y Terra - en Villamuriel de Cerrato [Palencia]. Asociación de Coches Panda de España. Mail: asociacionpandaespana@gmail.com www.racetime.es

29 ene - 5 feb. Rallye Monte-Carlo Historique [Francia - Mónaco]. Automobile Club Monaco. www.acm.mc

FEBRERO

5-9. Salón Rétromobile París [Francia]. www.retromobile.com

6. Concentración Noches de Clásicos Kata [Sevilla]. Kata Universo Catering. Tel.: 669292858. www.katacatering.com

15-16. Salón Retro Galicia Auto & Moto [Vigo]. Eventos Motor. www.eventosmotor.com

21-23. Salón ClassicMadrid [Pabellón de Cristal, Casa de Campo, Madrid]. Expo Motor Events. www.salonclassicmadrid.com

MARZO

6. Concentración Noches de Clásicos Kata [Sevilla]. Kata Universo Catering. Tel.: 669292858. www.katacatering.com

13-15. Rally Costa Brava FIA [Girona]. RallyClassics. www.rallyclassics.org

21-23. Espíritu de Montjuïc [Circuit de Barcelona-Catalunya]. Targa Iberia. www.espiritudemontjuic.com





UN GRAN AMIGO

IGNACIO BERNAL

Recientemente ha fallecido el gran aficionado madrileño Ignacio Bernal. Otorrino de profesión, su afición al automóvil surgió en su infancia y le llevó a atesorar una interesante y heterogénea colección en la que había varios coches de distintas épocas y estilos, perfectamente restaurados, motos, un tractor Ebro de 1956 e incluso varias calesas y carros de tiro. Seguidor incondicional de Motor Clásico desde sus inicios y buen amigo de varios miembros de esta redacción, todos sus vehículos fueron pasando por las páginas de la revista, a lo que él siempre accedía encantado. El primero fue en diciembre de 1994, su apreciado Chevrolet Bel Air Cabriolet de 1956, que él mismo había restaurado con enormes dosis de paciencia y esfuerzo, y su última aparición en estas páginas la hizo en 2019 en la

sección "Mi garage" (MC 372), entrevistado por Ignacio Sáenz de Cámara.

Meticuloso y perfeccionista, sentía debilidad por los clásicos americanos, habiendo llegado a restaurar un Chevrolet Pick Up de... también 1956, a juego con el Bel Air, aunque una de las piezas favoritas de su colección era un Austin-Healey 100/6. Era miembro muy activo de los clubes Veteran Car Club de España y la Asociación Española de Clásicos Deportivos, a cuyos eventos siempre acudía al volante de sus propios coches, por lejos que fueran, pues siempre tenía sus clásicos en uso y a punto. Amable, cercano y estudioso acérrimo de los modelos que poseía, entabló gran amistad con innumerables miembros de los clubes a los que perteneció y ha dejado un gran vacío en ellos. Descanse en paz.



RALLYE HUMANITARIO

APLEC DE LA SALUT

El pasado día 12 de octubre, tuvo lugar en Sabadell la reedición de uno de los rallyes clásicos de Cataluña con más solera. Su primera edición tuvo lugar allá por el año 1971 y llevaba unos años sin celebrarse. La asociación "Inspira Arrels" ha cogido el testigo con fines solidarios y, con Laura Alcaide al mando, consiguió reunir un interesante plantel de quince vehículos anteriores a 1930, tres de ellos incluso anteriores a 1910. Se trataba de dos Renault [Tipo G de 1902 y Tipo AX de 1907] y un antiquísimo Fisson de 1898. También destacó un impoluto Hispano-Suiza Tipo 16, con carrocería original "Hijos de Labourdette" fabricada en Madrid. Se recorrieron varias carreteras entre las poblaciones de Sentmenat, Castellar, Terrassa y Sabadell, todas ellas cerradas al tráfico para disfrute y seguridad de los participantes y con el consecuente esfuerzo de los organizadores y las policías locales. Tal despliegue limitó el número de plazas, si bien, y dado el éxito de esta primera edición de su nueva etapa, la idea es repetirlo con un mayor número de plazas disponibles a partir del año próximo.



Veteranos en acción. Dos de los coches más antiguos, el Hispano-Suiza T16 [arriba] y el Renault Tipo G de 1902.

PORSCHE



Somos nuestro pasado.

PORSCHE CLASSIC: LA ESENCIA DE UNA MARCA.

Nuestros modelos más carismáticos nacieron hace décadas, pero solo el tiempo marca la diferencia, porque su filosofía y aura deportiva está más viva que nunca. Saben convivir con el presente para demostrar la deportividad que los atesora y los hace únicos. Por ello, en Centros Porsche Madrid, sabemos cómo conservar y cuidar de los clásicos. Es una de nuestras razones de ser y contamos con toda la experiencia para mantenerlos eternamente jóvenes.

Centro Porsche Madrid Norte

Avda. de Burgos, 87

28050 - Madrid

Tel.: 912 035 410

porsche-madridnorte.com

Centro Porsche Madrid Oeste

C/ Ciruela, 5 - P.E. Carralero II

28220 Majadahonda - Madrid

Tel.: 916 347 810

porsche-madridoeste.com

El modelo mostrado se considera clásico y no se comercializa actualmente como vehículo nuevo.
No posee mediciones WLTP en cuanto a consumo de combustible y emisiones de CO₂.



24 A 26 DE ENERO

RETRO MÁLAGA AUTO & MOTO

El calendario de ferias 2025 arranca, como es tradición, en la capital andaluza. Cada edición más consolidada y con mayor participación de expositores, clubes y público, Retro Málaga se hará eco del 75º Aniversario de Seat, con la colaboración del

Retrosport Club Costa del Sol, y el Museo del Automóvil y la Moda presentará piezas tan exóticas como el Peugeot 402 Eclipse [1937]. No faltarán el II Concurso de Elegancia y una aparcamiento específico para clásicos. www.eventosmotor.com

SOLIDARIDAD

UN MILLÓN DE GRACIAS

X ENCUESTO SOLIDARIO DE VEHÍCULOS CLÁSICOS E HISTÓRICOS
Domingo 12 de Enero 2025 de 10h a 14h
 Lugar: Chanoe
 C/Luis Buñuel 1-Ciudad Imagen-Pozuelo Alarcón-Madrid
 Parking

OPERACIÓN KILO
 Un kilo de comida, un millón de gracias.

www.clubrenault4cv.com **www.veterancarcio.es**

Más info: CIBER@punto.azogues 643 86666 645 Tlx: 61 202 70 00 609 077 813 info@clubrenault4cv.com

Comenzamos 2025 con un acto solidario que, por décimo año consecutivo, organizan el Club Amigos del Renault 4/4 y el Veteran Car Club de España, junto al Banco de Alimentos de Madrid. Todos los entusiastas del automovilismo están invitados a acudir y participar, con sus vehículos históricos cargados de alimentos no perecederos para los más necesitados. La concentración será el domingo 12 de enero, en el aparcamiento del Garage Club Chanoe [c/ Luis Buñuel, 1. Ciudad de la Imagen. Pozuelo de Alarcón. Madrid]. Enrique Martí [tel. 609077813].



MOTOR CLÀSSIC SABADELL CONSOLIDACIÓN

A finales de noviembre se celebró la tercera edición de Motor Clàssic Sabadell, que llenó los 2.800 m² del recinto ferial de Fira Sabadell con una nutrida selección de motos, coches y stands de recambios y accesorios. Organizada por Ivan Cirre, el especialista sabadellense en motos de colección [Bultaco, Montesa, Ossa] y recambios, la muestra atrajo a 3.300 visitantes durante el sábado 24 y el domingo 25 por la mañana. La cifra ilustra la progresiva consolidación de esta feria joven, como se constataba también en el parking gratuito para clásicos, que llegó a reunir un centenar de coches. El tema central de esta edición era Bultaco, con una exposición de más de 50 motos, incluida una Sherpa de la expedición al Himalaya de 1973 y varias Astro de dirt-track. También había una exposición de unas 90 fotografías del meteórico piloto local Ramon Torras, y el domingo se celebró una concentración de coches Seat.

JOSEP M. MONTANER (FOTOS)



BIBLIOMOVILIA



El kàrting a Catalunya. La història: 1959-74

Autor: Ivan Noguera
Editorial: vivelibro.com
Idioma: catalán
Páginas: 450
Precio: 45 €

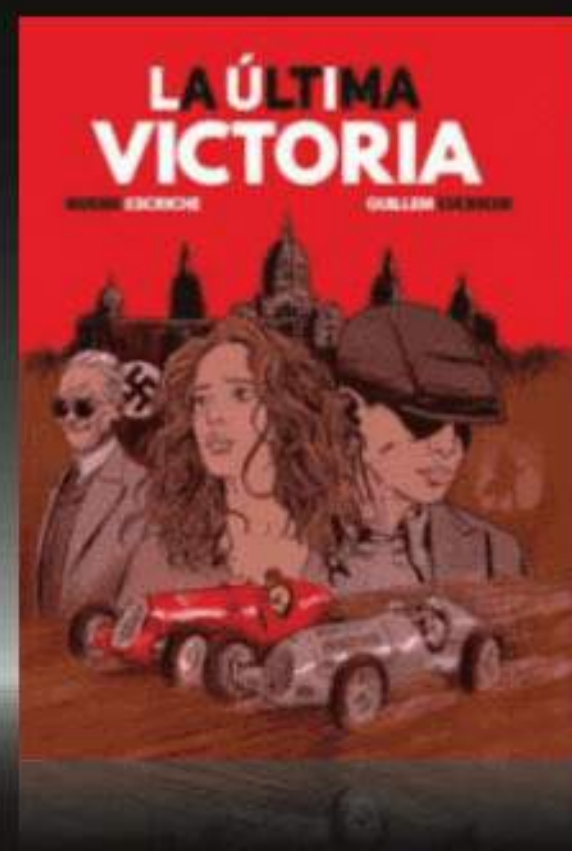
No sucede a menudo que un nuevo libro venga a colmar un vacío abismal. Eso es lo que convierte a "El kàrting a Catalunya" en una obra de referencia inédita. Ivan Noguera ha dedicado ocho años a compilar esta historia, empujado por una afición sin límite. Se ha esforzado por contactar con un sinfín de protagonistas, como la familia Pérez Torres, Josep M. Badiella o Jorge Fuentes. Y ha pateado múltiples archivos públicos y privados, que esconden auténticas joyas gráficas. El resultado es apabullante. Como escribe Pedro de la Rosa en su prólogo: "Un paseo por la historia, ya no solo del karting sino del automovilismo en general, porque el karting es su propia raíz, es su historia". Javier del Arco habría dicho que es "la historia del karting español, europeo y mundial... desde una perspectiva muy particular".



50 años del 133. El patito feo de Seat

Autor: Javier Arcas
Editorial: Uno Editorial
Páginas: 400
Precio: 25 €

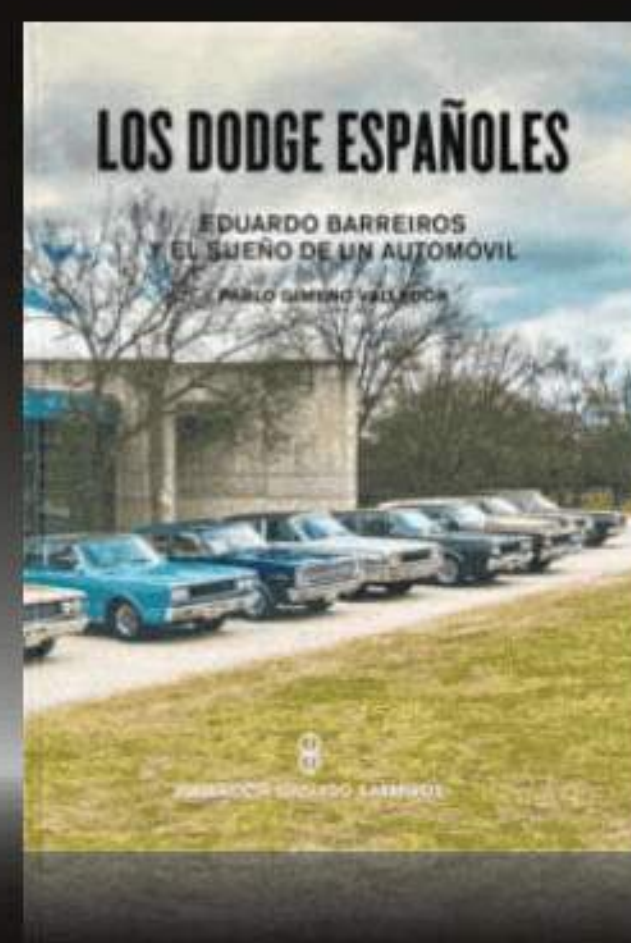
Para Seat, el año 2024 ha estado marcado por el 40 aniversario del Ibiza, pero también cumplió medio siglo otro modelo "exclusivo" de la marca, el 133, protagonista de este libro. Su autor, Javier Arcas, debe de sentir apego por los temas más tangenciales; no en vano, su anterior libro de coches lo dedicó a Automóviles Eucort. Tal vez por eso, consciente de que el 133 ocupa un puesto marginal en la cronología de la marca, el subtítulo de la obra es "El patito feo de Seat". Y esa imagen es la que trata de desmontar el autor, haciendo uso de su bagaje como historiador e investigador aficionado. Así pues, la parte del león se la lleva el porqué de la gestación del 133, cuando, por ejemplo, Seat podría haberse limitado a hacer el 126, y arreando. No falta el paso del 133 por la Argentina y Egipto, ni sus [anecdóticas] venas deportiva y artística.



La última victoria

Autores: Roger y Guillem Escriche
Editorial: Desfiladero
Páginas: 130
Precio: 19,90 €

Ganador del Concurso de Novela Gráfica de Paterna, el cómic "La última victoria" está ambientado en el Gran Premio Penya Rhin de 1936, en Montjuïc, dentro de un complejo marco sociopolítico. Obra de los hermanos Escriche, Roger [guionista] y Guillem [dibujante], la historia gira alrededor de dos ejes: la carrera y la presencia de agentes nazis en Barcelona. Los autores han sido fieles en la descripción del GP y han fabulado en la trama paralela de misterio, dos ejes que se entrelazan en la conversación que el héroe de ficción mantiene con Tazio Nuvolari. Incluye un "qué fue de ellos", acerca de los pilotos de la carrera; un ensayo sobre el contexto social de la época, y otro del historiador Luis Ortego sobre la herencia cultural de aquellos bólidos. Valentí Fradera escribió el prólogo y nos lo ofrece en su "derrapaje" de este mes.



Los Dodge españoles

Autor: Pablo Gimeno
Editorial: Fundación Barreiros
Páginas: 332
Precio: 35 €

Pablo Gimeno no solo ha actualizado la primera edición del libro "Los Dodge españoles", publicado en 1997 y escrito en colaboración con Ramón Roca [q.e.p.d.]. En estas casi tres décadas que median, el autor ha continuado buceando en las hemerotecas y en los archivos de la Fundación Eduardo Barreiros hasta extraer la verdadera esencia de unos automóviles tan presuntuosos como inalcanzables en aquella España de los años sesenta y setenta. Pablo profundiza en la figura clave de Eduardo Barreiros y su afán por construir el "gran coche español". Y, además de sacar a la luz versiones especiales desconocidas, dedica dos capítulos inéditos a las limusinas Imperial y a los Dodge que han sobrevivido, dando visibilidad así a los aficionados que los han rescatado.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA VEHÍCULOS ANTIGUOS

Desde 1983, la **Federación Española de Vehículos Antiguos** cuida y fomenta el uso y la conservación de los vehículos históricos. www.feva.es

LOS LABORATORIOS

Algunas preguntas que surgen a la hora de repasar el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos RD 892/2024 giran en torno a los laboratorios, imprescindibles a la hora de abordar la matriculación de un vehículo perteneciente al Grupo B.

Hasta este momento, estaban circunscritos a las consejerías de industria de las comunidades autónomas que los habían autorizado, de modo que sus informes solo eran válidos en las comunidades en las que se acreditaban, y en aquellas que aceptaban dicha acreditación. Dado lo farragoso del proceso, la mayoría de estas entidades se acreditaban en una, un par de ellas o tres como mucho. Como consecuencia, y según el laboratorio al que recurriera el aficionado, debía restringir sus trámites a una comunidad o a otra. Añadamos a esto que existen CCAA sin un laboratorio propio, por lo que sus aficionados debían acudir a otras para cumplir con este trámite, que luego solo tenía validez en un par de regiones.

A ello hay que sumar los distintos criterios de cada órgano competente en materia de Industria de cada comunidad, los acuerdos suscritos entre algunas comunidades —pero no con otras— y las mutaciones en las directrices que llegaban con los cambios de la Dirección de Industria de las distintas CCAA, y el resultado era —como muy bien saben los aficionados— un trámite mezcla entre una lotería y un laberinto, en el que más de uno acabó por tirar la toalla.

Así las cosas, y conscientes del problema, a la hora de abordar la redacción del nuevo reglamento los interlocutores de FEVA se propusieron lograr una solución efectiva y definitiva, y, dentro de nuestras posibilidades, conseguir además la igualdad entre todos los aficionados españoles. Y para ello se hacía necesaria una legislación nacional, de rango superior a las autonómicas.

Por otro lado, en aquellos vehículos sin antecedentes en Tráfico o Industria, bien por ser importados o bien porque no llegaron a estar matriculados, se hace imprescindible contrastar la originalidad de dichos vehículos. Establecida esta necesidad, el método elegido por la DGT continúa siendo el laboratorio, ahora Servicio Técnico de Vehículos Históricos (STVH), pero con un cambio importante: deberá estar acreditado por ENAC, lo que implica que sus actividades sean auditadas periódicamente.

De este modo, sus informes serán válidos en todo el territorio español.

ENAC es la Entidad Nacional de Acreditación, responsable de evaluar la competencia técnica de laboratorios, entidades de certificación o inspección y verificadores. Es un organismo exigente, y sus parámetros lo son también, amén del ingente papeleo que, como en cualquier trámite en España, es imprescindible.

Como resultado, y una vez salvado este trámite, los informes de los laboratorios no solo resultarán válidos en toda España, sino que serán más homogéneos, y permitirán a los aficionados librarse de muchas de las arbitrariedades a las que nos tenían habituados.

Como prevé la disposición transitoria segunda, los laboratorios que hasta ahora venían realizando las catalogaciones dispondrán de un año para acreditarse. Evidentemente, y durante estos doce meses y hasta que estén acreditados, sus informes solo tendrán validez en la o las comunidades autónomas en las que estaban reconocidos. Por otro lado, si alguno está ya acreditado por ENAC, sus informes ya serán reconocidos en toda España.

Queda por ver cuántos de los laboratorios actuales estarán dispuestos a realizar el trámite exigido. Nosotros esperamos que sean la mayoría. En cualquier caso, y dado que muchos de ellos pueden realizar inspecciones a domicilio, los aficionados contarán con una mayor oferta y más garantías a la hora de abordar el proceso de matricular un vehículo histórico.

Por otra parte, en el nuevo Real Decreto 892/2024, en su disposición adicional tercera, está previsto que, en un plazo de un año desde la entrada en vigor del citado Real Decreto, el titular del Ministerio de Industria y Turismo promueva la modificación del Manual de Procedimiento de Estaciones ITV, a los efectos de introducir las consideraciones específicas para los vehículos históricos. En dicha modificación participan los responsables del citado Ministerio de Industria, DGT y de los órganos competentes de Industria de las CCAA, y sería deseable que contaran con la opinión de los expertos de FEVA, que representan al sector de vehículos históricos en España, con objeto de llegar a un texto que se ajuste a la realidad de las características técnicas de los vehículos catalogados o clasificados como históricos, así como al interés de los aficionados.



«EL NUEVO REGLAMENTO HA UNIFICADO LOS CRITERIOS QUE RIGEN LOS LABORATORIOS, AHORA DENOMINADOS SERVICIOS TÉCNICOS»

XIV SALÓN DEL VEHÍCULO CLÁSICO Y DE ÉPOCA

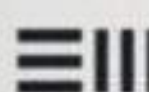
Retro Auto&Moto **GALICIA** **VIGO 2025**

IFEVI INSTITUTO FERIA DE VIGO

**15 Y 16 DE
FEBRERO**



www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

 **EVENTOS
MOTOR**

 **CONCELLO
DE VIGO**

 **IFEVI**
INSTITUTO FERIA DE VIGO

 **Retro**
GALICIA

DESCUBRIMIENTOS

por Francisco Carrión



PORCHE 911 S

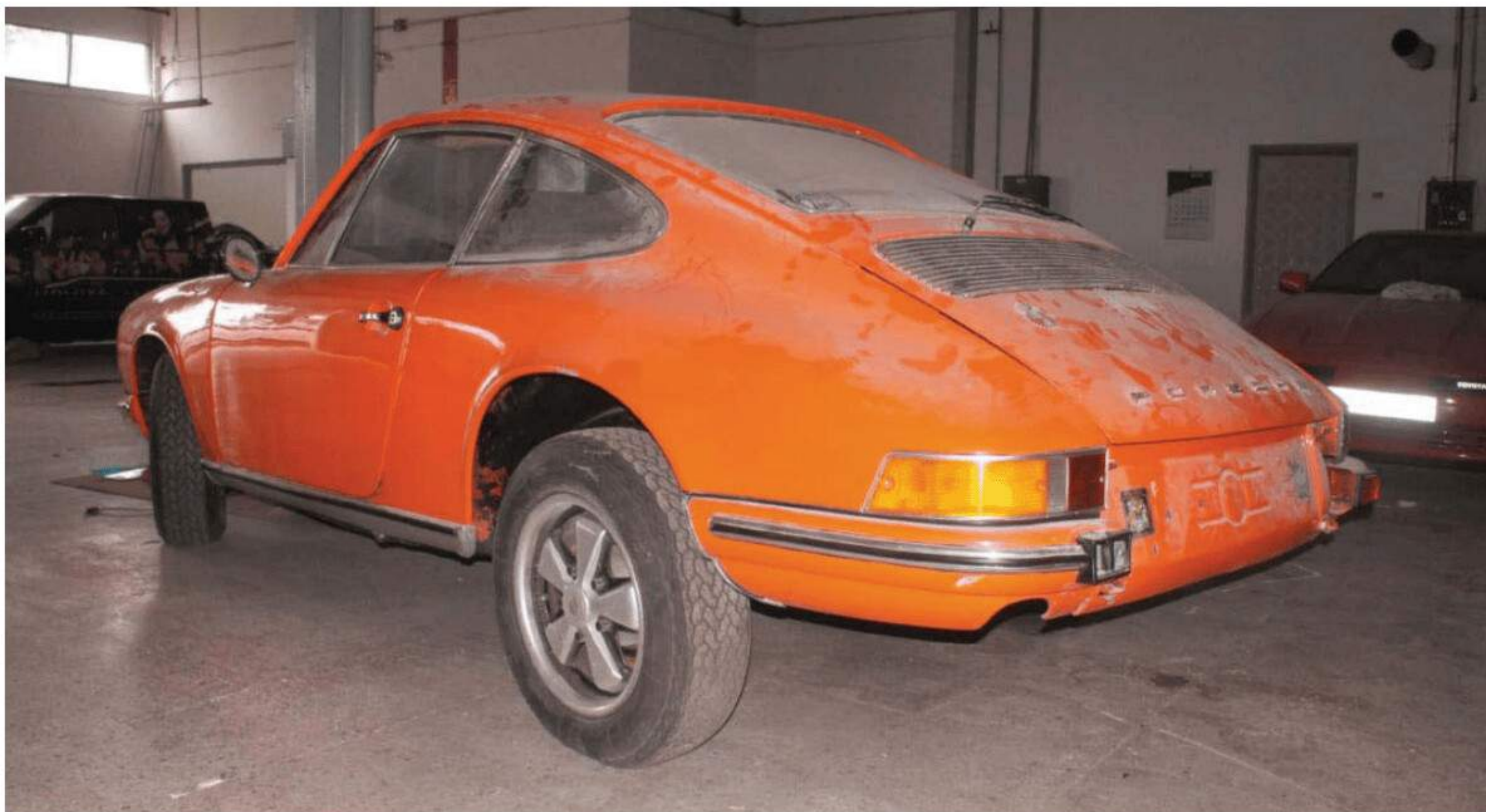
¿PASADO CÉLEBRE?

Hemos descubierto este interesante Porsche en una oscura nave al sur de España. Aunque tenía aire en sus cuatro neumáticos, debía llevar en ese lugar desde hacía ya varios años, y no en vano carecía de mecánica. Según su propietario su motor está desmontado y en un taller, pendiente de ser restaurado. Aunque estaba cerrado, a través de los polvorientos cristales pudimos atisbar su interior, aparentemente muy bien conservado en su estado original, con su cuero de color negro. Dado que no pudimos comprobar números de motor ni chasis se hace más difícil su identificación, pero debiera corresponder con las series C y D que se fabricaron en 1970 y 1971. Ya montaban el chasis largo, y

justo en estos dos años las versiones superiores llevaban los letreros traseros en dorado anodizado, como esta unidad. Junto con todas las mejoras de la serie C, el Porsche 911 S de 1970 montó un nuevo motor 2.2 de 180 CV. Este motor tenía un árbol de levas rediseñado, válvulas más grandes, mayor compresión y surtidores más grandes para los carburadores Weber. Con todo ello la línea roja se elevó a 7300 rpm, y las mejoras del chasis incluyeron una barra estabilizadora trasera, amortiguadores Koni y frenos de discos ventilados. Al igual que en los motores, los números de tipo de caja de cambios se cambiaron de 901 a 911.

En 1970 se produjeron un total de 1.744 911 S Coupé 2.2, mientras en 1971,

Porsche vendió 1.430 coupés. Aunque no sabemos dónde fue vendido originalmente dada la ausencia de matrículas, esta unidad parece que lleva muchos años por España. Su actual propietario lo adquirió en las Islas Baleares, y en su parte trasera luce una antigua y ajada placa del RACE. También tiene una curiosa pegatina de la Real Fuerza Aérea Canadiense, pero quizá lo más interesante sobre su pasado es que su dueño nos aseguró que esta unidad fue propiedad del mítico cantante Julio Iglesias. Desde estas líneas no podemos ni asegurarlo ni descartarlo, pero de ser cierto esto le añadiría valor e interés a este modelo ya de por sí muy apreciado por los coleccionistas de todo el mundo.



Merece la pena su rehabilitación. El interior y el exterior están bastante originales y no carece de ningún elemento fundamental. Tampoco la carrocería tiene grandes defectos que se aprecien a simple vista. Y aunque actualmente carece de matrículas, tiene varios detalles que indican que lleva por nuestro país desde hace varias décadas.





FIAT 1500 C

PROCEDENTE DE GOBERNACIÓN

Este destartado Fiat llegó a España durante esa pequeña ventana de tiempo que existió entre el final de la Guerra Civil en 1939 y los primeros años de la II Guerra Mundial. En ese tiempo el gobierno Franquista aún mantenía estrechas relaciones con la Italia de Mussolini, y el parque móvil oficial se nutrió de numerosas unidades de Fiat, especialmente de los modelos 1100 de cuatro cilindros y 1500 de seis cilindros, como el de las fotografías. No en vano, Fiat fue la marca con mayor número de matriculaciones en España durante los

primeros años 40. Esta unidad aún luce una plaquita que reza "gobernanación parque móvil" que no deja dudas sobre su pasado como vehículo oficial. El de las fotografías es un 1500 C, correspondiente a la renovación del modelo original presentado en 1935. Aquella versión primigenia contaba con unas rompedoras líneas aerodinámicas obra del célebre diseñador Mario Revelli Di Beaumont, que incluía unas ultramodernas aletas delanteras con los faros integrados al más puro estilo de los posteriores Volkswagen Escarabajo. Para 1940, con el modelo

C, el frontal del Fiat 1500 recibió un diseño menos arriesgado, siguiendo las tendencias americanas. La unidad de las fotos está en condiciones originales y sin modificaciones, pero en un estado preocupante, pues por ejemplo las maderas interiores de la estructura de la carrocería parecen estar completamente podridas, incluso con alguna puerta descolgada. Y dado el relativo valor que alcanzan hoy en día las unidades ya restauradas -de apenas unos 14.000 euros- el fin de la de nuestras fotos parece el de acabar como donante.



Mejor por dentro que por fuera. Tanto el interior como la mecánica están totalmente originales y bastante bien conservados como para que su recuperación tenga sentido.



CLASSICMADRID

Salón Internacional del Vehículo Clásico

CASA DE CAMPO – PABELLÓN DE CRISTAL

2025 21-22-23
FEBRERO



salonclassicmadrid.com


BUSCATICKETS.COM
Entradas a la venta





SIN AMBAGES NI FIRULETES

por Andrés Ruiz

ECOSOPLAPOLLECES (MIS HISTÓRICOS ECOLÓGICOS)

La gestación y entrada en vigor del nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, me ha hecho percatarme de que por suerte y debido a mi edad, he tenido unos cuantos. Y lo que vengo a contar –con surrealismo casi daliniano– es que afectado por el bombardeo ecoconcienciador y salvaplanetario, reflexioné sobre si por su culpa o por el uso que les di, resultamos delezna- bles, neutros o admirables, concluyendo que sin propósito ni consciencia de ello, fuimos modélicos.

Todos mis históricos fueron sostenibles. Mientras algunos conocidos se gastaban todo y más en modelos fuera de su alcance y luego lloriqueaban porque los gastos que ocasionaban (financiación, impuestos, mantenimiento, seguro, etc) les resultaban insostenibles, yo siempre elegí coches que podía comprar y mantener pagando a tocateja y sin esfuerzo. La única excepción, que ya he citado alguna vez, fue el Panda 35 que compré financiado aprovechando la promoción de lanzamiento que hizo Seat para gente de prensa... y nunca tuve que privarme ni de un cigarrillo para hacer frente a sus letras. Así pues, 10 en sostenibilidad.

Todos fueron renovables. Siempre que se averiaron, renové –yo mismo o en un taller– las piezas estropeadas; y cuando me cansé de ellos o su deterioro era tal que no compensaba remediarlo, renové el coche, y listo. Así pues, pese a que yo entonces aún era un inconsciente que a esas cosas las llamaba reparar o sustituir, ¡también 10 en renovabilidad! (Por cierto, en cuanto tenga ocasión le pregunto a algún ecologista experto si se dice así).

Tacañeeé agua y contaminantes. Conocidos y algún que otro desconocido, clamorosamente equivocados en sus apreciaciones, me han dicho muchas veces que tengo mis coches más sucios que el palo de un gallinero, pero desdeño su impertinencia porque mi sentido ecológico está muy por encima de su capacidad para observar que siempre llevo impecable cuanto toco (puesto y mandos de conducción) y cuanto afecta a la visibilidad (alumbrado, cristales, limpia- parabrisas, espejos), la seguridad y las prestaciones.

Además, sé por experiencia que la pátina natural –siem- pre que no incluya restos orgánicos ácidos, es decir, cagadas y bichos estrellados– protege la pintura de la radiación solar y repele hijoputas (porque no les produce igual pla- cer rayar un coche marrano que uno resplandeciente), así que si sumas dos y dos, el resultado es el estado habitual de mis coches.

Y como apenas los lavo (olvidaba añadir que frotar deslus- tra la pintura) y mucho menos uso detergentes o desincrus- tantes químicos (un cepillo de nylon para la carrocería y una bayeta con una moneda para los cristales, obran milagros), pues no contamina, así que, ¡otro 10 que me apunto!

Usé fluidos renovables. Por desgracia, siempre que se ago- taba el combustible o caducaban los perecederos (lubrican- tes, refrigerantes, líquidos de frenos, gas del acondicionador, etc), no tuve más remedio que renovarlos... y pude hacerlo sin dificultad, luego, sí, ¡eran renovables!

Dejamos zero huella de carbono. ¡Sí señor, así, con zeta rotundizante! Desde que oí hablar de la huella de carbono y su econocividad, he hecho memoria y observado que con mis históricos dejé huellas húmedas en suelos secos, estelas drenadas en suelos húmedos, “firmas” de goma por ace- leraciones despendoladas y algún frenazo preABS (pocas, porque siempre tuve buenos reflejos, un pie derecho bastante sensible y escasas tendencias globeras).

Incluso dejé algún goteo por fuga de fluidos, pero, lo juro, jamás vi huellas de carbono. Y añadido: cuando descarbo- nizaba los motores mediante el eficaz truco de sobreoxi- genar la combustión adicionando agua oxigenada, ¡ponía un trapo en la salida del escape para recoger y evaluar los residuos!

Y lo más importante: ¡los disfruté a tope y lo dieron todo! Casi todos ellos, pobrecitos, se agotaron haciéndome feliz y creo que también ellos lo fueron, ¿Se puede pedir más? Pues, hala, menos ecosoplapolleces y más sinceridad, que lo que preocupa no es salvar el planeta, sino su aptitud para la vida humana. **mc**

«MENOS ECOSOPLAPOLLECES Y MÁS SINCERIDAD, QUE LO QUE PREOCUPA NO ES
SALVAR EL PLANETA, SINO SU APTITUD PARA LA VIDA HUMANA»



SERGIO ROMAGOSA S.L.

CORREDURIA DE SEGUROS

Patrocinador de la:

FEDERACIÓN
ESPAÑOLA
VEHÍCULOS
ANTIGUOS

30 Años dedicados a la comercialización de seguros para **Vehículos Antiguos** y decenas de miles de aficionados satisfechos **constituyen nuestra mejor garantía de servicio.**



Foto:
Jaime Sainz de la Maza

www.seguroparatucclasico.com

- A partir de 20 años de antigüedad
- Todo tipo de Vehículos Antiguos
- Todo Riesgo a Valor Pactado
- Seguro de Flota
- Seguro de Clubes
- Gran Afición

Telf: **91665 80 20** | email: **seguros@escuderia.com** | Whatsapp: **654 962 670**

LAS PALMAS: 928264311 Mario Domínguez
MÁLAGA: 952779068 Ma. Jesús Gutiérrez
MURCIA: 968353871 Carlos del Espino
PONTEVEDRA: 986204010 Mercedes Ponte

TENERIFE: 922383952 Schippers Seguros, SL
VALENCIA: 963611166 Avance, SCP
ZARAGOZA: 976386212 José Manuel Bernad

LA ESCUDERÍA
www.escuderia.com



DERRAPAJE CONTROLADO

por Valentí Fradera

LA CARRERA INSÓLITA

El origen del cómic “La última victoria”, que reseñamos este mes en “bibliomovilia”, es la obsesión de su guionista, Roger Escriche, por el GP Peña Rhin de 1936. “Una carrera con un valor que merece ser explicado, y que acontece en un contexto histórico fascinante”, me contaba Roger cuando me propuso cocinar el siguiente prólogo:

Un pasaje del reglamento del Gran Premio Peña Rhin de 1936 ilustra gráficamente cómo eran las carreras cuando el automovilismo seguía conservando el aura de ser un deporte de caballeros. El piloto alcanzado, en efecto, tenía la obligación de dejar dos tercios de la pista libre a su izquierda para permitir el adelantamiento al ser atrapado. Por desgracia, dicho “fair play” no se extendía al resto de ámbitos de la vida en aquellos años convulsos, pero en pista los pilotos eran caballeros. Caballeros del riesgo y artistas del volante.

Es por eso que no resulta exagerado afirmar que el GP Peña Rhin de 1936 fue una carrera legendaria. “Insólita”, como escribió el añorado periodista e historiador Javier del Arco. El punto álgido de aquella celebrada Era de los Titanes; la culminación de Montjuïc como circuito selectivo y de gran belleza plástica (...), y la reafirmación de Tazio Nuvolari como piloto capaz de conseguir victorias inverosímiles.

Su gran rival y claro favorito ese día, Rudolf Caracciola, había sido el descubridor de Montjuïc a comienzos de la década. El piloto alemán vino a Barcelona en 1931 para correr —y ganar— la subida a la Rabassada, una popular carrera de montaña organizada por Peña Rhin, en los alrededores de Barcelona. Y un directivo de la entidad, Fernando de Vizcaya, llevó al flamante campeón a visitar Montjuïc, reciente escenario de la Gran Exposición Internacional de 1929. Paseando por las avenidas que habían surgido espontáneamente a lo largo del proceso de urbanización de la montaña, Rudi sugirió que Montjuïc podría ser un magnífico circuito de carreras. Su idea pudo haber caído en saco roto, pero fue atendida con entusiasmo por los “sportmen” de la Ciudad Condal.

Caracciola corrió dos veces en el circuito que él mismo había imaginado... pero nunca ganó. En 1935, entró segundo, por detrás de su compañero en Mercedes Luigi Fagioli. Y en 1936 repitió el puesto de honor, batido por Nuvolari en una de las grandes efemérides de la historia del automovilismo. Quizá no tan celebrada como su victoria en el GP de Alemania del año anterior, donde también batió a las Flechas de Plata con un Alfa de la Scuderia Ferrari. La razón es que Montjuïc no formaba parte del Campeonato de Europa, sino que era una de la veintena larga de carreras no puntuables que se disputaban cada año, así que no tenía la dimensión internacional ni la relevancia de las “Grandes Épreuves”.

Estas carreras no puntuables dependían mucho de la calidad de la inscripción que lograra reunir la organización. Y los Grandes Premios Peña Rhin celebrados en Montjuïc, entre el estreno automovilístico del circuito en 1933 y la edición protagonista de este libro, en 1936, fueron carreras magníficas precisamente por eso, por el nivel de los corredores. En buena parte, porque Nuvolari fue un participante fijo.

Tener siempre en Montjuïc al que muchos consideran el mejor piloto de carreras de la historia no fue fruto de la casualidad. Diez años antes, en 1923, cuando era un piloto desconocido, Nuvolari corrió en Cataluña sus primeras carreras fuera de Italia: el GP Peña Rhin, en Vilafranca del Penedès, y otras dos en el nuevo Autódromo de Terramar. Nuvolari quedó tan agradecido por las atenciones recibidas y el calor del público que, cuando Peña Rhin retomó sus Grandes Premios en Montjuïc, removiò cielo y tierra para volver a Barcelona. Y no falló ningún año.

Su fidelidad hacia Peña Rhin y Montjuïc fue premiada con una de las victorias más rutilantes de su nutrido palmarés. Este libro nos permite sumergirnos en el ambiente automovilístico de la época según dicta la tradición del mejor cómic europeo: “Una historia real que nunca tuvo lugar”. Y constatar que, en efecto, la caballerosidad que regía el desempeño en pista de aquellos pilotos contrastaba duramente con las intrigas que se urdían fuera de la misma. **mc**

«ESTE LIBRO NOS SUMERGE EN EL AMBIENTE AUTOMOVILÍSTICO DE LA ÉPOCA
SEGÚN DICTA LA TRADICIÓN DEL MEJOR CÓMIC EUROPEO»



Cinco clásicos que siempre están de moda

Vive la emoción de los coches clásicos en la Península Ibérica. Cinco eventos únicos donde podrás disfrutar de los modelos más icónicos de otras épocas.

¡El pasado vuelve a la carretera!



Tel. +34 986 44 16 70
info@eventosmotor.com
www.eventosmotor.com
#vivimoslosclasicos

EVENTOS MOTOR





12 COMPRAS 2025

DENTRO Y FUERA DE REGLAMENTO

Todavía es pronto para saber cómo afectará el nuevo reglamento de vehículos históricos al mercado. Dado que por petición popular debíamos hacer uno de estos artículos de "12 compras" para el nuevo año, hemos cogido seis de cada, dentro y fuera del reglamento.

BLAS SOLO [TEXTO]. SLIB [FOTOS]

Cuando los centros comerciales se llamaban grandes almacenes, a lo que ahora se le pone el cursi nombre de "outlet" era la sección de "oportunidades". La idea de esta selección va un poco por ahí: coches cuya demanda no haga subir su precio muy por encima de su valor. Hablamos de su valor como vehículo, no como inversión. Como ya hemos dicho en otros casos, conducir un Seat 600 no va a dar más satisfacción que un 850 o un Delta Integrale que un Mazda 323 GT-R.

En el caso de esta selección, no obstante, no hemos buscado rarezas del mercado, sino algo intermedio entre los excepcionalmente demandados y los completamente ignorados. Al ser coches no muy comunes, quien quiera uno en concreto quizá deba buscar fuera de España, donde la variedad del mercado es muy reducida.

Hemos introducido otro criterio para la selección: mitad anteriores a 1995 y mitad posteriores, para cubrir los que quedan dentro y fuera de los 30 años que por reglamento pueden ser catalogados como vehículos his-

tóricos. Aunque todavía no hay suficientes datos para valorarlo, es posible que la oferta de coches que quedan fuera del reglamento aumente y por eso los precios bajen (ya veremos). Si tal cosa ocurre, los posteriores al 95 entrarían en la sección de oportunidades. Habrá habitantes de ciudades con restricciones de uso que no puedan conservar su coche posterior al 95. Eso es una ventaja para quien no viva en esas ciudades (no todos los clásicos de España están en Barcelona o Madrid) o para quien, aunque esté en una de ellas, encuentre fuera de su residencia un buen sitio para tener el coche guardado. Dependiendo de cómo evolucione el mercado, puede ser preferible pagar lo que cueste un garaje fuera de una ciudad grande y esperar a que el coche cumpla 30 años, ya sea para utilizarlo o para venderlo.

Por dar un poco de estructura, hemos seleccionado una pareja de seis países: Alemania, Francia, Italia, Japón, Reino Unido y, por supuesto, España. Y, como siempre que juntamos más de un coche en el mismo artículo, todos son uno entre varios posibles. Es decir, esto no es una de esas estúpidas listas de "los 10 más no-sé-qué, el número 4 le asombrará". **mc**





BMW SERIE 02 (1966-1977)



Un 2002 tii, como el de las fotos, es precisamente uno de esos coches con una demanda muy alta, lo que ocasiona que haya unidades por encima de 40.000 €. Sin embargo, otras versiones de esta serie sí tienen un precio acorde a sus características, aunque con el coeficiente multiplicador de ser un BMW.

La serie 02 llegó en 1966 para llenar un hueco por debajo de la Neue Klasse. Mecánicamente era igual, aunque con una batalla reducida 50 mm y voladizos más cortos. BMW entonces estaba renaciendo como marca y no tenía la capacidad de desarrollo que lograría posteriormente. Wilhelm Hofmeister modificó ligeramente el frontal y la trasera, además de rediseñar el interior.

A diferencia de la Neue Klasse, solo se fabricó con dos puertas laterales; es decir, en terminología de Arias-Paz, el tres volúmenes sería un sedán (dos puertas, cuatro ventanillas). La gama de motores también estaba basada en el cuatro cilindros M10. BMW lanzó este modelo en marzo de 1966 como "1600-2", donde el último dígito indicaba el número de puertas. Un año después añadió el 1600 ti, con doble carburador, pero solo estuvo a la venta un año y es una de las versiones más raras. En 1968 introdujo el motor de 2,0 l para el 2002 y el 2002 ti, también con doble carburador.

En 1971 realizó una remodelación de la gama, con cambios en el interior, entre ellos una asientos mejores, y en el exterior como nuevos paragolpes. El 1600 pasó a llamarse 1602, añadió un 1802 y el 2002 tii con inyección mecánica Kugelfischer. Aparece la versión Touring, de dos volúmenes con portón; solo estuvo en producción hasta 1974. Ese año llega el 1502, el único que seguía en producción en 1975, ya que ese año BMW había introducido el primer serie 3, E21. BMW presentó el 2002 Turbo en septiembre de 1973, pero por su escasa producción y alta demanda tiene un precio que lo deja fuera del propósito de esta recopilación.

Con la reducción de batalla, con relación a la Neue Klasse, BMW buscaba más agilidad y

COTIZACIÓN

60.000 - 8.000 €

Un 2002 tii en buen estado puede costar unos 50.000 €.
Un 2000 ti en las mismas condiciones, aproximadamente un 25 % menos. Los dos litros en cualquiera de sus variantes son los más abundantes en España.
Por debajo, el precio se reduce considerablemente, pero en España apenas hay unidades.
Fuera, he visto algunos 1,6 l o 1,8 l desde 15.000 €, con buena pinta [ya sabemos que las fotos engañan]. El 1502, aun menos.
La carrocería Touring no se cotiza más que la de tres volúmenes. De los 2002 abiertos, el Baur puede salir por un 10 % más que las versiones cerradas; y el descapotable, hasta un 25 % más.
Un 2002 Turbo es algo completamente distinto y su precio es muy variable dependiendo del kilometraje.

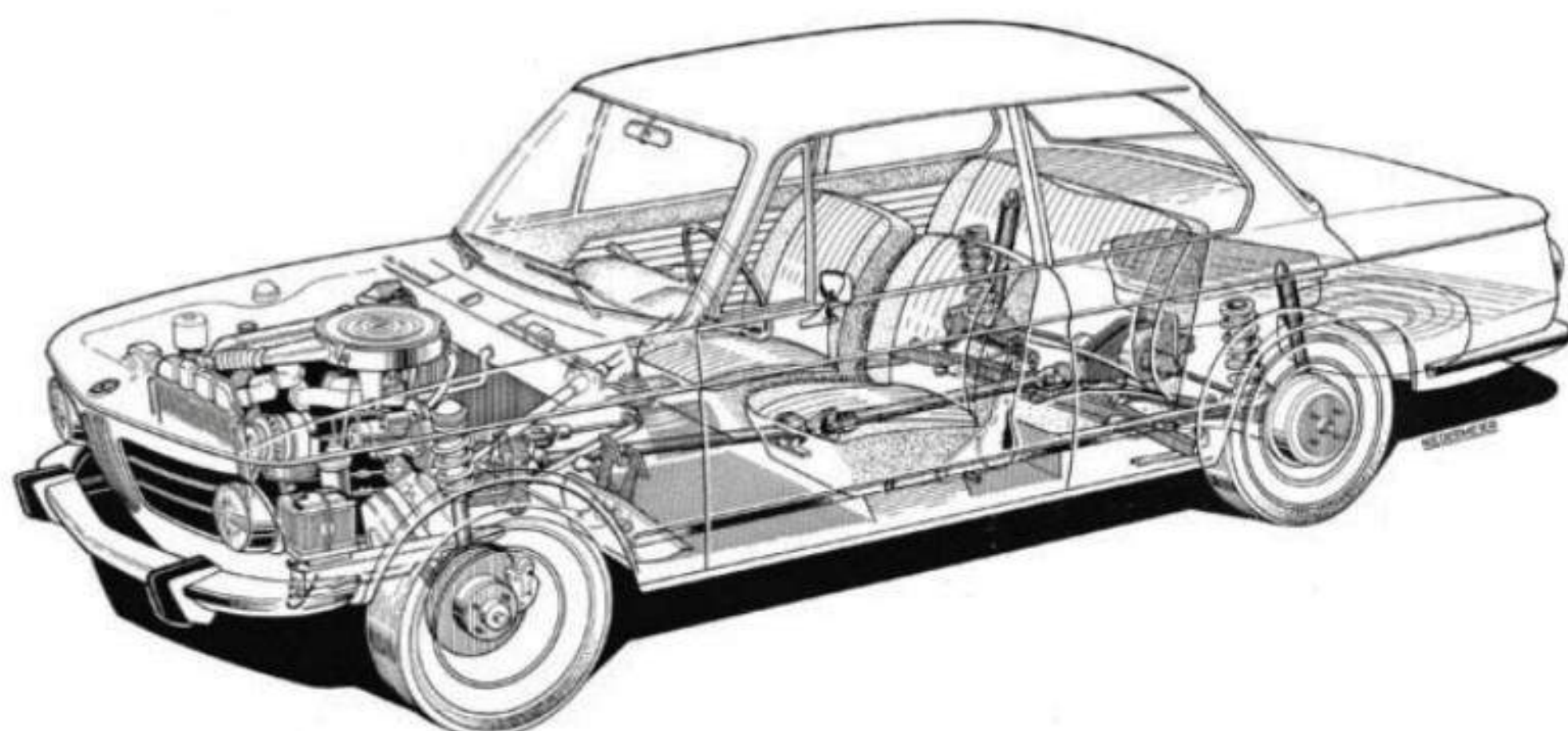
PUNTOS DÉBILES

- **Óxido en zonas estructurales del bastidor, especialmente largueros laterales y apoyo de la suspensión trasera.**
- **Consumo de aceite debido a las guías de válvulas.**
- **Carburadores Solex, generalmente reemplazados por Weber más fiables.**
- **Grietas en el salpicadero [repararlo o cambiarlo es laborioso] y filtración por el techo solar.**
- **Es raro que el compresor original del aire acondicionado siga funcionando.**

el tacto deportivo que caracterizó a muchos de sus modelos desde entonces. Disfrutar de esas cualidades no requiere llegar al 2002 tii, aunque naturalmente sus 130 CV establecen una diferencia. Ahora bien, para una conducción tirando a ligerita, pero sin ir apurando frenada ni buscar el límite de adherencia, las versiones menos potentes pueden resultar satisfactorias. Además, a igualdad de presupuesto, lo que se ahorre en la compra se puede destinar a mejorarlo, por ejemplo, con unos casquillos de suspensión más duros o unos buenos amortiguadores. Aunque en carrocería no es así, en la mecánica no hay problema para encontrar repuestos y piezas que mejoren a las originales. **mc**



En el principio de la marca. Con la Neue Klasse y esta serie se refundó BMW. En el 02 ya había algunas de las señas de identidad de la marca, como ese cierto tacto deportivo, pero todavía no se había llegado al grado de calidad que vino después. El rendimiento de los M10 era satisfactorio, también en las versiones de carburador.



FORD COUGAR (1998-2002)

Con el Capri, Ford comenzó en Europa la producción de cupés industriales, basados en berlinas y con cifras de producción altas. Ninguno de los que le siguieron alcanzó la gran difusión que tuvo el primero, aunque tampoco lo hicieron los competidores de otras marcas. Sin embargo, Ford comercializó dos de los mejores del último cuarto de siglo entre las marcas europeas: el Probe, que básicamente era una Mazda MX-6 (y por eso iba tan bien), y el Cougar, a partir del Mondeo.

Actualmente, el Cougar está completamente devaluado, pese a que en su día era un coche excelente dentro de su ámbito: cupés basados en berlinas pero con una línea propia. Esta fórmula permitía crear vehículos muy funcionales por el espacio para pasajeros y equipaje. Además de esa faceta práctica, el Cougar destacaba por su estabilidad, tan buena o mejor incluso que la del Mondeo, la mejor berlina del momento en este sentido junto con el Xantia. Era un coche ágil pero no brusco y con una respuesta muy directa a los mandos. Iba igual de bien en carreteras rápidas y lentas.

Se comercializó con el cuatro cilindros Zetec-E de 2,0 l y 131 CV a 5.600 rpm y el V6 Duratec de 2,5 l y 170 CV a 6.250 rpm. El primero, sin ser nada impresionante, cumplía en términos de potencia, respuesta y consumo. Resultaba perfecto para quien quería un cupé de ese estilo, si intención de ir por puertos de montaña apurando marchas hasta las seis mil vueltas. El V6 sí estaba entre los mejores de ese tipo en esa época, aunque los que destacaban más eran japoneses. Era un motor muy aprovechable, suave, con bajos y buena respuesta hasta casi 6.500 rpm. El cambio era rápido y preciso, con unos desarrollos sorprendentemente cortos. Los dos tenían la misma caja, con idénticas relaciones de cambio y de grupo. Alcanzaban la velocidad máxima por encima del régimen de potencia máxima: 209 km/h a 5.970 rpm el cuatro cilindros (con las ruedas de 16") y 225 km/h a 6.530 rpm el V6.

COTIZACIÓN

6.000 - 1.000 €

En España hay unidades a la venta y están a un precio ridículo con relación a las cualidades del coche. Habría que ver su estado, claro. En Francia y Portugal hay unidades con menos de cien mil kilómetros entre 5.000 y 7.000 €. La principal desventaja de estos coches tan devaluados es que algunos dueños consideran que no merece la pena meterles dinero y no frenan el deterioro ni reparan adecuadamente las averías. Hay unidades de cuatro y de seis cilindros y, aunque el V6 es más atractivo, yo me fijaría más en el estado de la unidad, preferiría un cuatro cilindros bien cuidado a un V6 que no lo esté. Como proyecto de restauración es difícil por que resulta difícil encontrar recambios de carrocería.

PUNTOS DÉBILES

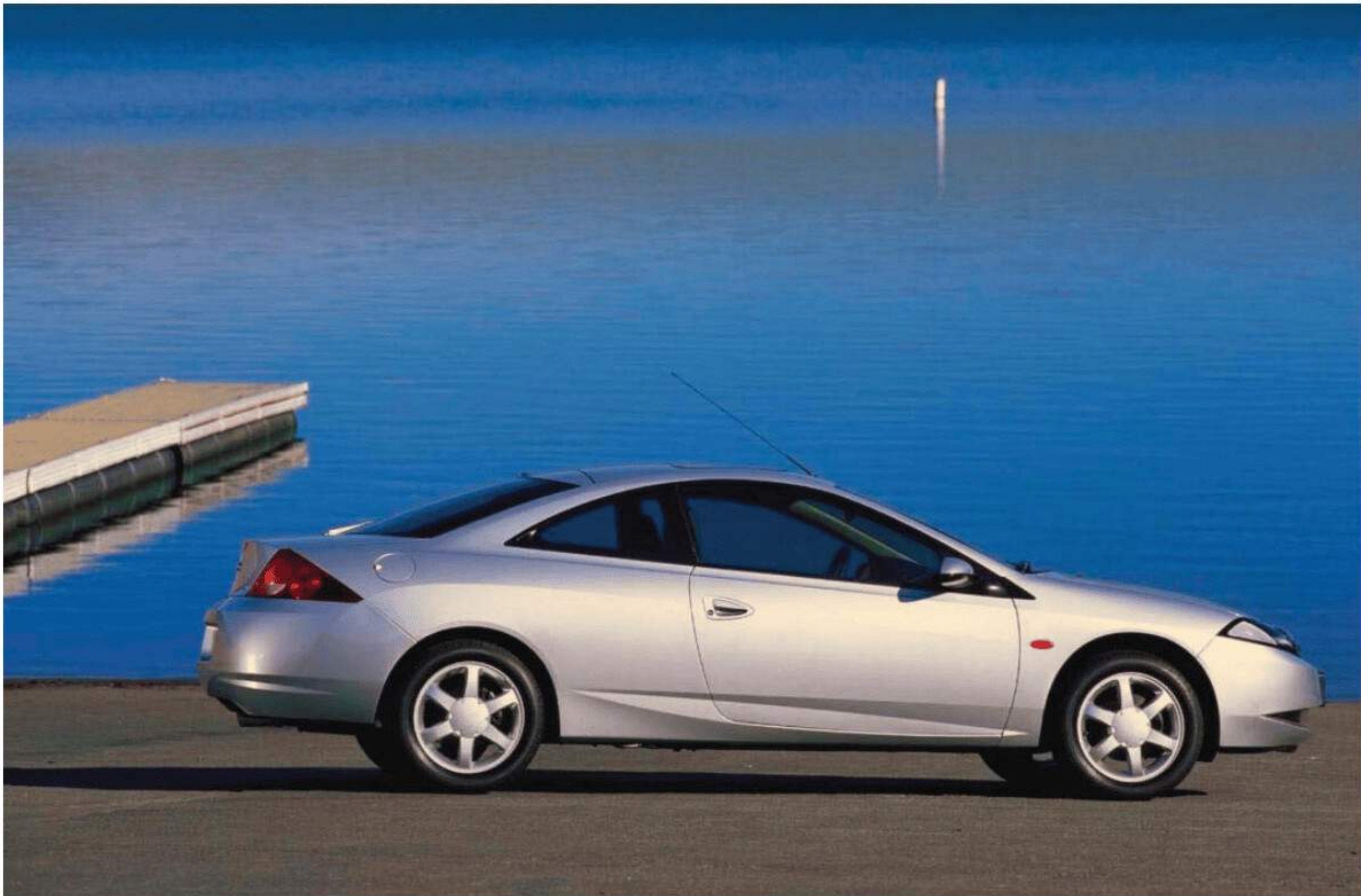
- Las piezas originales de carrocería son difíciles de encontrar, especialmente las del interior.
- En la versión de cuatro cilindros, el motor debe arrancar a la primera en frío y en caliente. Si no, puede ser un fallo del motor de arranque.
- Para las primeras unidades, hubo una llamada a revisión para añadir un cable de tierra a la boca del depósito.
- En el cuatro cilindros, no es raro que fallen las boninas de encendido.

Otra razón por la que me gustaba el Cougar ya es completamente subjetiva: el estilo que llamaban New Edge, que estrenó el primer Focus y siguió con el primer Ka. Aunque ya algo suavizado, seguía destacando por esas características intersecciones de arcos y rectas. El diseño en sí me encantó desde el principio y, además, su creador Claude Lobo ha sido uno de los pocos diseñadores que me han caído bien. No solo me gustaba su trabajo, además no se parecía al diseñador tipo: se le entendía perfectamente cuando hablaba, era sencillo y le gustaban los coches, tres cosas que juntas son muy raras en un diseñador. **mc**



Cupé familiar. Basado en el Mondeo, conjugaba funcionalidad con un estilo deportivo. Hoy es un modelo devaluado. Por menos de 6.000 € se puede encontrar alguno en el mercado español. Hay que examinarlos bien, porque es probable que no haya sido bien cuidado en su última etapa de vida.







RENAULT 16 (1965-1979)



Cuando de niño veía un Renault 16, me desconcertaba. Un coche podía ser “normal” o “furgoneta”, como el 124 o el R12, pero ese no era ni una cosa ni la otra. Como tenía la parte de atrás así inclinada, pensé que a lo mejor era un coche de carreras. Pero, tras asomarme por la ventanilla para saber a cuánto corría, vi que era a 170, poco para un coche cerreras. Lo raro es que el velocímetro era como los del futuro, rectos en vez de redondos. Más del futuro todavía era el del GS, donde los números salían en un televisor pequeño.

Efectivamente era raro, pero tenía su razón de ser. Con el baby boom las familias crecieron y hacían falta vehículos más prácticos. Renault aplicó la idea del portón trasero y diseñó un coche con gran distancia entre ejes y amplio maletero. Para una longitud de 4,24 resultaba muy aprovechable. Como la funcionalidad era una prioridad, Renault siguió con las barras de torsión traseras en el mismo plano horizontal. Por ello, la distancia entre ejes en el lado izquierdo medía 6 cm más que en el derecho. Para no robar espacio al maletero, la rueda de repuesto estaba en el vano.

Mecánicamente, mantenía la configuración del 4 L: tracción delantera con motor longitudinal colgado por delante del eje y la caja de cambios por detrás de él. También tenía yo razón en que no era un coche de carreras. Salió al mercado con un 1,5 l de baja compresión y solo 55 CV DIN. En marzo de 1968 añadieron una versión TS con un 1,6 l de 83 CV DIN, que se quedaban 71 con la caja automática de tres marchas. En 1970, una versión de ese 1,6 l con 64 CV reemplazó al inicial 1,5 l de 55. Con una suspensión muy blanda y un acusado balanceo, tampoco era lo ideal para enhebrar curvas.

Renault lo mantuvo en producción hasta 1979 y, naturalmente, hubo una evolución de la carrocería. Resultó que el velocímetro plano no era del futuro y en el TS ya pusieron una bonita instrumentación de indicadores redondos. Un año antes hubo un cambio de diseño en el salpicadero que le dio un aspec-

COTIZACIÓN

20.000 - 5.000 €

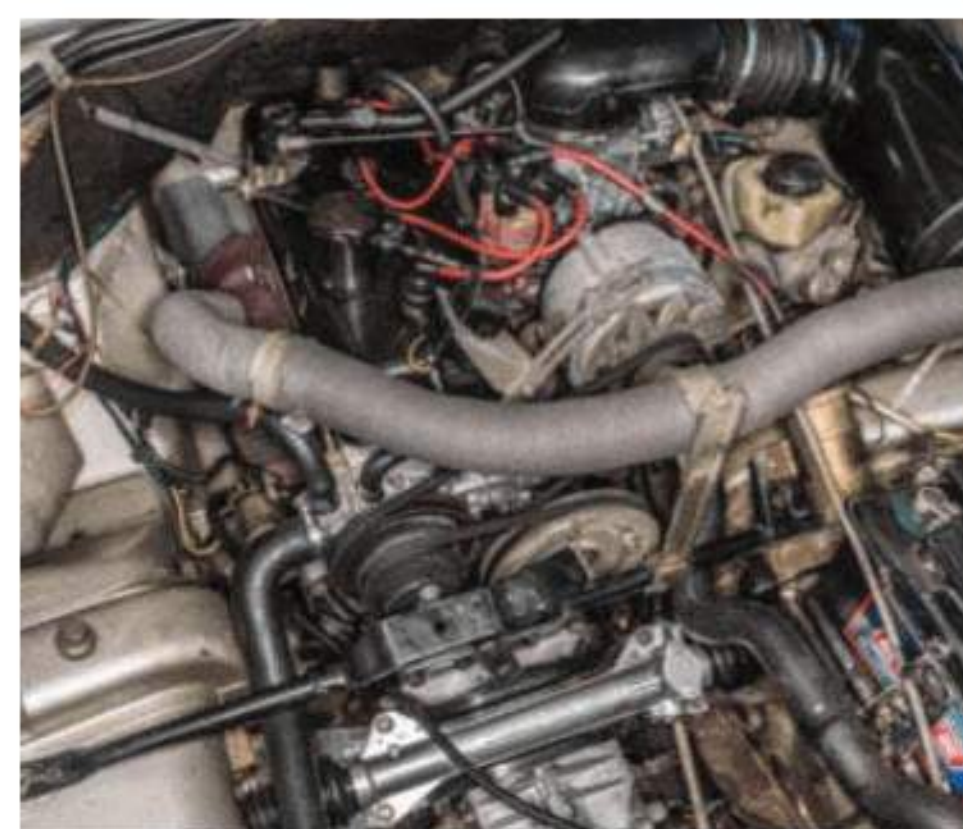
Al ser un coche de importación, en España hubo pocos y hoy resulta difícil encontrar uno. Durante una semana de búsqueda en todas las páginas de anuncios clasificados, no he visto ninguno. Lo más cerca, uno en Andorra y dos en Portugal, aparte de los muchos que hay en Francia. Allí es un modelo apreciado y eso explica que lo normal es que pidan más de 5.000 €. Lo que me choca es que haya tantas unidades cerca de 20.000 € y, esos casos raros con menos de 100.000 km, incluso por encima. No solo en Francia, también en Bélgica los Países Bajos e incluso Alemania. Por muy interesante que me parezca el Renault 16 por su innovadora carrocería, esos precios me desconciertan ahora como el propio coche cuando era niño.

PUNTOS DÉBILES

- La carrocería es propensa a la oxidación, especialmente en climas húmedos.
- El sistema de refrigeración bien por fugas o bien por sobrecalentamiento.
- Algunos propietarios han experimentado bloqueo de los frenos y problemas al purgar el circuito.
- Algunas operaciones de mantenimiento y reparaciones son complejas y costosas por la accesibilidad mecánica.

to más acorde con un coche de su precio. La tapicería era de un material fino, salvo los costados de los asientos que eran de un cuero sintético. Hubo cuero real como opción para el TS y el TX desde 1973. Este último tenía de serie un velur más grueso que el material original.

Los faros podían ser simples o dobles, según la versión. El TS tenía unos de largo alcance, primero independientes sobre el paragolpes y, desde 1973, integrados en los principales. La forma de los intermitentes, de los pilotos traseros, de la parrilla, así como el escudo de Renault también cambiaron con el tiempo. **mc**



Innovador. El 16 era un coche bien pensado desde el punto de vista de la funcionalidad.

Aunque fácil de conducir por ser tracción delantera, no destacaba por cualidades dinámicas. Curiosamente, cuando lo reemplazó el 18, Renault optó por una gama compuesta por una berlina de cuatro puertas y un familiar.



PEUGEOT 406 COUPÉ (1996-2004)



Peugeot cambió sustancialmente al pasar de los 05 (y 309) a los 06. En los 80, se distinguía por hacer coches excepcionalmente ágiles y divertidos de conducir. Era claramente palpable en el 205, pero en alguna medida pasaba hasta en el 605. Con un criterio sensato, las siguientes generaciones ganaron en seguridad lo que perdieron en agilidad. El 406 berlina ya era un coche más adecuado para un uso normal. El cupé, aunque con modificaciones en el bastidor, tampoco era un deportivo en sentido estricto. Eso no es un defecto, es una característica. Como cupé funcional para usarlo a diario o viajar, resultaba perfecto.

Por si eso no fuera suficiente, está el formidable trabajo que hizo Pininfarina con el diseño exterior. El carrocerero italiano había trabajado para Peugeot con frecuencia desde el 403 de 1955. En el caso del 406 Coupé, el encargo no se limitó al diseño: Peugeot también le confió la fase de pruebas y la fabricación del modelo. Pininfarina comenzó a trabajar en junio de 1992 y, en septiembre, ya tenía dos propuestas a escala real. Una de ellas de líneas tensas se rechazó; la otra se convirtió en el modelo definitivo. Peugeot lo presentó en el Salón de París de 1996 y en el lanzamiento estuvo disponible con un cuatro cilindros de 2,0 l con 16 válvulas y 135 CV y el V6 PRV, también de cuatro válvulas por cilindro, con 2,9 l y 194 CV. En 1999, Peugeot mantuvo esas dos unidades, pero aumentó la potencia a 137 y 210 CV, respectivamente. Ninguno de estos dos motores resultaba particularmente brillante, pero los dos cumplían. Hablando con un colega, sostenía yo que el 406 Coupé con un V6 de 3,0 l no necesariamente tendría más capacidad de recuperación a igualdad de marcha que algo casi opuesto, un Toyota Celica 1,8 con el motor molinillo de 190 CV a 7.600 rpm. Después de medir las prestaciones, vimos que efectivamente el Celica, con los desarrollos adecuados para su motor, recuperaba mejor. En 2000 (año modelo 2001), Peugeot amplió la gama con un gasolina de cuatro

COTIZACIÓN

15.000 - 2.000 €

Lo más difícil de encontrar en España es un dos litros de gasolina. Me parece la opción más adecuada para quien aprecie principalmente el tacto del bastidor, el atractivo de la carrocería y quiera el motor más fiable. Por aquí hay más unidades a la venta del Diesel, del 2,2 l de gasolina y del V6. Generalmente, están por encima de cien o doscientos mil kilómetros. En Francia y en Portugal hay más donde elegir, tanto en variedad de versiones como en precio y número de kilómetros. Como compra ahora, no le veo mucho sentido a un Diesel. Si el coche se va a usar poco, el consumo y la autonomía no son determinantes. Y, frente a los de gasolina, tienen una mecánica más susceptible de fallar.

PUNTOS DÉBILES

- El sensor de posición de acelerador (TPS) falla y da una respuesta irregular o tiene un cable que se estira y limita las prestaciones.
- Por fugas, corrosión del radiador o fallos en el electroventilador, hay que buscar indicios de sobrecalentamiento.
- Hay que buscar indicios de que el suelo se ha humedecido, bien por desagües obstruidos del aire acondicionado o por fallos de estanqueidad.
- El multiplexado (a partir de 2000) fue un problema incluso en coches nuevos.

cilindros, 2,2 l y 160 CV, más un Diesel HDi 2,2 l y 136 CV.

Hubo dos series, una llamada internamente D8 hasta 1999 y la D9 a partir de entonces. Además del aumento de potencia, cambio el diseño interior, muy parecido al de la berlina y mucho menos atractivo que la línea exterior. Las principales modificaciones fueron un salpicadero con una zona central rediseñada, una pantalla LCD más grande y acabados cromados adicionales en las salidas de ventilación, a semejanza del bisel en los instrumentos, la palanca de cambios y el freno de estacionamiento. **mc**



Elegante todos los días. El trabajo de Pininfarina fue magistral en esta carrocería, que mantenía la imagen de la marca pero aportaba una línea general y unos detalles muy singulares. El interior en las fotos es de la segunda serie. No tenía unas excepcionales cualidades dinámicas, pero resultaba seguro y agradable de conducir.







ALFA ROMEO 2600 (1962-1969)



Si el 2600 con carrocería berlina hubiera sido un BMW, un Peugeot o un Triumph, seguramente se valoraría su aspecto de otra manera. Pero claro, es un Alfa Romeo y los diseños anteriores y posteriores de la marca lo dejan muy mal. Sea como fuere, las versiones de cuatro puertas del 2000 y del 2600 fueron un fracaso comercial y se vendieron considerablemente menos que el cupé y el descapotable.

Alfa Romeo presentó el 2600 tipo 106 en el Salón de Ginebra de 1962 (marzo) y ese mismo año estuvo a la venta. Consistía en una ligera evolución de la carrocería berlina del 2000, pero dotada de un motor de seis cilindros en línea. En el Salón de Turín de 1964 (octubre), introdujo cambios como eliminar las molduras laterales cromadas, rediseñar los intermitentes. Interiormente, el más importante fue la incorporación de dos asientos individuales delanteros (un lugar de uno corrido de tres plazas) y el trasero rediseñado. Otros detalles fueron un reloj eléctrico y el retrovisor en la parte superior del parabrisas. No hubo más recorrido para esa carrocería que, al margen de su estética, poseía cualidades como una buena habitabilidad (2,72 m de batalla) y un gran maletero.

También en 1962 comenzó la producción de cupé Sprint (2,58 m de batalla) y del descapotable Spider (2,50 m). En ambos casos se trataba de actualizaciones de esas mismas carrocerías creadas para el 2000. La primera, un cuatro plazas, fue obra de Touring, mientras que el descapotable de 2+2 lo firmó Bertone. La diferencia de estilo con relación a la berlina era tal, que no parecían el mismo coche. Los dos se vendían mucho mejor que la berlina y, sin embargo, tuvieron un periodo de producción menor: en 1965 cesó la del Spider y un año después la del Sprint. Zagato fabricó unas 150 unidades de la variante 2600 SZ, un cupé 2+2, y OSI unas 50 de un elegante cupé de cinco plazas con la batalla de la berlina.

En cierto modo, el motor de seis cilindros derivaba del cuatro cilindros bialbero de Giuseppe Busso (a partir del 1900 de Orazio

COTIZACIÓN

150.000 - 30.000 €

Del Sprint y del Spider hay alguna unidad a la venta en España y muchas en Europa, con relación a la producción total, que fue escasa; unos 7.000 del cupé y unos 2.200 del descapotable. Incluso se puede encontrar algún Zagato. En cambio, la versión berlina resulta extremadamente rara. Lo positivo es que, si aparece alguna unidad, el precio es relativamente bajo. La cotización de las otras carrocerías varía mucho. Por debajo de unos 30.000 € lo que se encuentra son proyectos de restauración. Entre esa cantidad y unos 50.000 € hay muchos Sprint con buen aspecto. Y a partir de ahí empiezan a aparecer unidades del Spider, hasta unos 150.000 € en las que tienen menos kilómetros.

PUNTOS DÉBILES

- Especialmente en el caso de la berlina, los repuestos de carrocería son muy difíciles de encontrar.
- Como es normal en los motores de seis cilindros en línea de la época (y posteriores), por sus proporciones la culata es muy sensible al sobrecalentamiento.
- La berlina tenía dos Solex dobles horizontales; el Sprint y el Spider, tres. Difíciles de ajustar, hay quien los ha cambiado por Weber.

Satta Puliga). Una descripción breve basta para apreciar que la ingeniería de motores de Alfa Romeo estaba por delante de la de cualquier marca alemana, británica o francesa: bloque y culata de aluminio, camisas húmedas, doble árbol de levas, cámara hemisférica de flujo cruzado y medidas supercuadradas (83,0 x 79,6). Desde todos los puntos de vista, el resultado del motor era tan bueno como cabría esperar. En la berlina, con 8,5 a 1 de compresión, daba 130 CV y en las versiones de dos puertas, con 9,0 a 1, 145 CV. Además, desde el principio todas las versiones tuvieron un cambio de cinco velocidades y, desde 1964, frenos de disco también en el eje trasero. **mtc**



Disparidad. La berlina está muy devaluada con relación al Sprint y al Spider, principalmente por su aspecto. Esta es la primera serie, que se reconoce exteriormente por la moldura lateral cromada e interiormente por el retrovisor sobre el salpicadero. El cupé de Touring y el cabrio de Bertone mantenían el estilo visto en la versión 2000.



FIAT BARCHETTA (1995-2005)

Ni siquiera Mazda se esperaba el éxito del MX-5, un descapotable biplaza que, además, era un proyecto específico, no basado en algún otro modelo. Otras marcas tomaron nota de que ahí había un filón pero generalmente, para reducir el coste de desarrollo y producción, partieron de modelos existentes. En 1990, Fiat utilizó el Punto tipo B para el proyecto llamado tipo B Spider 176. Uno de los estilistas, Andreas Zapatinas, cuenta que se alegró de poder volver a usar curvas, después de una racha de líneas rectas y superficies planas con modelos como el Fiat Tipo, el Tempra, el Lancia Dedra y el Alfa Romeo 155. Por el contrario, se distinguía por unas líneas curvas que enmarcaban interesantes detalles de diseño, como los tiradores de las puertas enrasados, el sinuoso borde inferior del faldón delantero que perfilaba una toma de aire, una marcada "línea de carácter" (el pliegue lateral), pilotos traseros dobles o el interior del color de la carrocería. Fiat logró un estilo muy personal que destacaba entre otros descapotables biplaza de la época.

Para la mecánica tomaron elementos del chasis del Punto en la suspensión, los frenos y la dirección. Sin embargo, no se trataba de un Punto abierto, el Barchetta tenía una batalla de 2.275 mm, 175 más corta que la del Punto. El motor pertenecía a la familia modular llamada Pratola Serra, que estrenó el Lancia Kappa con cinco cilindros y el propio Barchetta con cuatro. Tenía un bloque de hierro y una culata de aluminio con doble árbol y 16 válvulas, más un sistema de variación de fase para la admisión. Con 1.747 cm³ de cilindrada daba 131 CV, algo menos que otras versiones de este motor en, por ejemplo, el Alfa Romeo 156.

El Barchetta es un coche para disfrutar tranquilamente de la conducción a cielo abierto. Resulta más seguro en ciertas condiciones que competidores de tracción trasera como el propio MX-5, el BMW Z3 o el Toyota MR2. Por el contrario, le falta la agilidad y la precisión del Mazda o el Toyota. El motor respondía perfectamente en un uso normal.

COTIZACIÓN

10.000 - 4.000 €

Hay muchas unidades a la venta en España, no hace falta buscar fuera. El precio se mantiene estable desde hace unos años y, por lo que cuesta actualmente, me parece una compra interesante porque no va a bajar. Ya no es fácil encontrar unidades en no muy buen estado por dos o tres mil euros. Salvo raras excepciones por encima y por debajo, el kilometraje está entre unos 70.000 y unos 150.000 km, no son coches que se hayan usado muy intensamente. Es interesante buscar unidades con techo duro, salvo que se tenga la certeza de que el coche solo se va a sacar de paseo con buen tiempo. Las unidades de la segunda serie, de 2003 a 2005, son muy escasas y tampoco hay una razón poderosa para pagar más por ellas.

PUNTOS DÉBILES

- El variador de fase se desgasta, especialmente en unidades anteriores a 1999. Se nota por el ruido, poca aceleración y consumo alto.
- Las primeras unidades tenían una chapa muy fina, sobre todo en el maletero. Conviene comprobar que no está descascarado.
- El bastidor de la capota tampoco era muy resistente. Debe abrir y cerrar con facilidad, sin variaciones resistencia ni ruidos.

Ahora bien, si se pisaba a fondo y se apuraban las marchas, daba esa poco agradable sensación de que en algún momento iba a dar un empujón, que finalmente nunca llegaba. Los desarrollos relativamente largos también eran adecuados para un uso tranquilo, no deportivo. Los acortaron ligeramente en 1999 y, aún así, en 5ª no llegaba al régimen de potencia máxima.

Maggiora realizaba el montaje hasta que la empresa quebró, en 2002. Entonces se interrumpió la producción hasta que Fiat lanzó una segunda serie que había con un frontal distinto y una remodelación del salpicadero. **mc**



Compra interesante. Su precio lleva varios años estable, es muy improbable que baje a no ser que haya algún cataclismo que afecte a todo el mercado. Hay mucho donde elegir y puede resultar una opción muy satisfactoria para quien quiera un descapotable para conducir tranquilamente.







MGB GT (1965-1980)



El MGB llegó al mercado en 1962 como descapotable y, en 1965, MG comenzó a comercializar el cupé GT. La producción de ambos concluyó en octubre de 1980. Se habían fabricado 512.243 unidades. Según algunos autores solventes, como Graham Robson, y todos los que copian la información sin contrastarla, eso hizo del MGB "el deportivo más vendido de todos los tiempos, hasta que lo superó el Mazda MX-5". Como siempre, este tipo de afirmaciones requiere muchos matices. Para empezar, hay que descartar versiones deportivas de modelos de gran producción. Pero también hay que dejar fuera los basados en la mecánica de una berlina para que no entren coches como el Capri, del que Ford fabricó 1,2 millones de unidades solo en la primera generación (1,9 contando las tres).

El MGB resultó de abandonar el bastidor de largueros del MGA en favor de un monocasco. Los elementos del chasis, en cambio, procedían directamente de su antecesor, a excepción de una suspensión delantera ligeramente modificada. El motor fue una versión del Serie B de BMC, introducido en 1952 con el Austin A40 Somerset. Con bloque y culata de hierro, más un árbol de levas lateral, no era un prodigio de innovación. En el MGB GT, con 1,8 l de cilindrada, 8,8 a 1 de compresión y dos carburadores SU, daba 96 CV SAE. Hubo versiones de baja compresión (8,0 a 1) y hay algún especialista que recomienda gasolina de 98 NO para los de "alta" compresión. Su caja de cambios de cuatro marchas no tenía sincronizador en primera.

En 1967 llegó el Mk II, ya con primera sincronizada. Se mantenía como opción el overdrive Laycock y se añadió la de una caja automática Borg Warner de tres marchas. Desde la unión de BMH y Leyland, en 1968, el MGB fue objeto de frecuentes cambios y actualizaciones de carrocería, pero no tocaron la mecánica salvo para reducir la potencia en las unidades destinadas al mercado estadounidense. En octubre de 1971 llega el Mk III, con un salpicadero rediseñado, columna de dirección colapsable y

COTIZACIÓN

25.000 - 10.000 €

Con o sin el título del deportivo más vendido, lo cierto es que la producción del MGB fue singularmente alta, sobre todo teniendo en cuenta el agravamiento de la crisis en la industria británica a partir de 1973. Por tanto, hay mucho donde elegir incluso sin buscar fuera de España. Ahora bien, el 75 por ciento de la producción fueron descapotables y, naturalmente, es lo que más abunda actualmente en el mercado. Con la idea de este artículo de buscar alternativas, nos quedamos con el cupé GT, del que también hay un buen número a la venta. Un aspecto positivo es que resulta relativamente fácil encontrar recambios de mecánica y carrocería, aunque algunos haya que buscarlos fuera. Incluso en el Reino Unido los hay para coches de volante a la izquierda.

PUNTOS DÉBILES

- Un leve golpeteo de las válvulas en ralentí es normal. Si son chasquidos o vibraciones indican desgaste en las guías de válvulas o en la cadena de distribución.
- Holgura en la dirección, si no se han engrasado los pivotes regularmente, al menos cada 5.000 km.
- El interior de los modelos más antiguos es más duradero. En especial, las tapicerías sintéticas de los 70 envejecen muy mal.

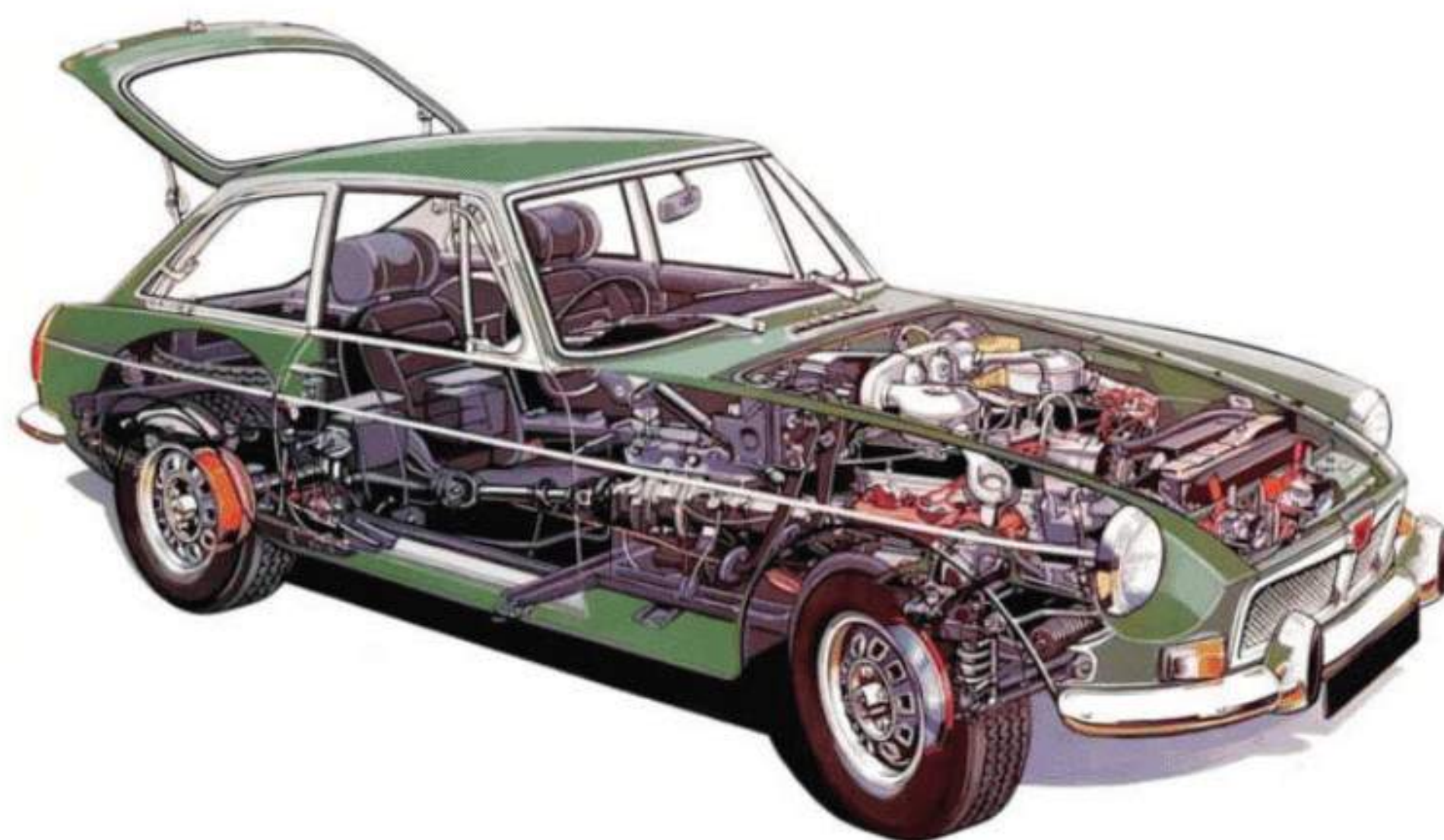
cinturones de seguridad, además de otras modificaciones funcionales y de diseño.

El cambio estético más significativo llegó en 1974, cuando reemplazaron los parachoques metálicos por un mazacote de poliuretano negro en la parte delantera y uno más discreto en la trasera. Chocaba menos, figuradamente, cuando estaba pintado del color de la carrocería.

Del MGB hubo la variante MGC con motor de seis cilindros y las dos carrocerías (1967-1967) y el MGB GT V8 (1973 a 1976). Además, en un extraño movimiento, se lanzó en 1992 el muy modificado MG RV8. **mc**



Fácil de tener. Salvo algunos inconvenientes debido a su accesibilidad mecánica, un MGB GT no planteará muchos problemas como clásico. Hay muchos especialistas, recambios e información sobre él. Probablemente resultará satisfactorio si no se esperan de él unas cualidades dinámicas excepcionales.



ROVER 600 (1995-1999)

Cuando el mes pasado repasamos la azarosa historia de Rover en la segunda mitad del siglo XX, hubo que pasar de puntillas sobre algunos aspectos para poder encajar todos los datos relevantes. Me quedé con ganas de hablar más de ciertas cosas y una de ellas fue el Rover 600. Aparte de que el coche en sí me gustaba, me parece interesante que con él se recuperó, aunque brevemente, ese perfil de la marca de ofrecer calidad sin lujo. Eso fue posible por la ingeniería de Honda, ya que el 600 era la versión Rover de la quinta generación del Accord, lanzada en 1993.

Bajo una carrocería que unos llamarían discreta y otros anodina, el Accord tenía soluciones vanguardistas, como una suspensión delantera de paralelogramo en vez de MacPherson. Con dos brazos inferiores y un triángulo superior, se podía controlar mejor la alineación de la rueda en todo el recorrido de suspensión. Rover instaló motores de Honda y propios. Honda suministraba los dos de batalla, versiones de 1,8 y 2,0 de un cuatro cilindros (FE20) con una curiosa culata que tenía cuatro válvulas por cilindro pero un solo árbol de levas. Daban 116 y 131 CV y el segundo de ellos sirve perfectamente para una berlina de uso normal. El 2,3 l de 158 CV (Honda H23) hacía algo más que cumplir. Tenía culata biárbol de 16 válvulas, pero sin la distribución variable VTEC.

Los motores Rover eran turboalimentados: el Diesel de 2,0 l con bloque de hierro (tipo L), inyección directa electrónica e intercooler. No muy potente (105 CV), algo ruidoso y áspero. El turbo de gasolina era un 2,0 l del tipo T de Rover, con 200 CV. Empujaba mucho pero no sé si resultaba excesivo para un 600. En el Accord, Honda tenía un V6 de 172 CV con una entrega de potencia mucho más progresiva y menos intensa. Para tratar de asegurar la motricidad, Rover instaló un diferencial delantero Torsen. Digo que no sé si sería excesivo porque no probé ese 600, pero sí la combinación de turbo con 200 CV y diferencial delantero Torsen en el Rover Coupé. No fue una buena idea. Al acelerar

COTIZACIÓN

7.000 - 1.000 €

En España hay suficientes unidades a la venta para poder elegir entre distintos grados de conservación y número de kilómetros. El precio empieza en poco más de lo que da un desguace y termina en valoraciones un tanto optimistas por parte del vendedor. Como pasa a menudo, hay quien pone el precio de venta según el valor que da al coche, su estado y su funcionamiento. Por muy fundado y honesto que sea ese planteamiento, no cuadra con la oferta y la demanda; en este caso, hay poco de lo primero pero menos aún de lo segundo. Cuando lo he morado, la versión más común es un 2,0 l de gasolina y hay algún Diesel. Quien quiera un 2,3 l o un 2,0 turbo, tendrá que buscar fuera y mucho, porque apenas hay unidades con volante a la izquierda.

PUNTOS DÉBILES

- En la junta de culata del motor turbo de gasolina hay un orificio para paso de lubricante, cerca de la esquina delantera del cilindro 4. Suele tener fugas.
- Desgaste de las juntas homocinéticas
- Fugas en el líquido de la dirección asistida
- El alternador tiene poca vida útil en unidades con aire acondicionado

sobre una superficie de adherencia variable, la rueda con más tracción literalmente hacía girar el coche. Si además el agarre iba cambiando entre una y otra rueda, tenías que mover el volante como en las películas antiguas: de un lado a otro constantemente para tratar de mantener una línea recta.

El 600 no lo fabricaba Honda en Swindon sino Rover en la histórica planta de Morris en Cowley (la que se quedó BMW para hacer el Mini). Por lo que he visto, no hay grandes quejas sobre su calidad y parece que el coche ha envejecido bien, tanto mecánicamente como de carrocería. Sus motores japoneses son más fiables que los británicos. **mc**



Toque Rover. Aunque la carrocería era prácticamente igual a la del Accord, Rover supo darle algunos rasgos de estilo para diferenciarla y, en alguna medida hacerlo más elegante. Por lo demás, tenía todo lo bueno del modelo japonés en términos de ingeniería. Se fabricaba en el Reino Unido.







HONDA CR-X (1988-1991)



La diferencia entre original y raro está en los ojos de quien mira. Las dos palabras significan lo mismo, poco común. Si gusta, es original; si no, raro. En España, durante la segunda mitad de los 80 y primeros 90, era relativamente frecuente escuchar “no me gustan los coches japoneses”. De unos se criticaban que eran anodinos y “todos iguales”. Había quien llevaba muy mal que varias marcas usaran los mismos interruptores y mandos. De otros, por el contrario, se decía que eran raros: ahí entraba el CR-X.

En mi época de probador, con la pretensión de absoluta imparcialidad, ni me fijaba en el aspecto de los coches. El CR-X podría ser raro u original, pero lo que me parecía importante es cómo iba. Iba muy bien. Era la época en que la culata multiválvula seguía siendo un desafío para muchos fabricantes europeos pero que los japoneses ya dominaban. Tenía el motor tipo D, con bloque de aluminio y culata monoárbol. Aunque su 1,6 llegaba a 130 CV a 6.800 rpm, muy por debajo de ese régimen la respuesta era buena. Honda tenía su propio sistema de inyección electrónica (PGM-FI), que daba muy buen resultado. La buena respuesta a bajo y medio régimen no se debía a unos desarrollos cortos con relación a las características del motor. En 5ª, con 31,0 km/h cada 1.000 rpm, alcanzaba la velocidad máxima declarada en el régimen de potencia máxima.

La estabilidad era buena. En carreteras lentas resultaba tan ágil como cabe esperar de un coche con estas dimensiones, poco peso y una suspensión más bien firme pero no seca. Si no resultaba más agradable de conducir en esas condiciones era por una dirección algo lenta. Lo bueno es que en recta y curvas rápidas también iba sorprendentemente bien para sus dimensiones. La suspensión era algo excepcionalmente elaborado para un coche de su tamaño, con paralelogramo en los dos ejes. Delante, con triángulos superpuestos y detrás con un multibrazo.

COTIZACIÓN

10.000 - 5.000 €

En España hay algunas unidades a la venta y, si añadimos las de Francia y Portugal, ya queda una cantidad razonable para que haya margen de elección. El principal problema es que muchas unidades cayeron en manos de tuneadores sin escrúpulos. Como fue una moda, no han sobrevivido muchas de esas horribles transformaciones. No obstante, todavía se pueden ver variantes más discretas, como las que tienen absurdos alerones traseros. Siempre se podrá quitar y tapar los agujeros. El precio no me parece alto para las unidades en buen estado de conservación y sería muy raro que bajara más. El máximo de 10.000 € corresponde a unidades bien conservadas en estado original y con menos de 200.000 km. Hay pocas de esas.

PUNTOS DÉBILES

- Los soportes de motor suelen ser un problema, a no ser que se hayan reemplazado. Es fácil ver si hace falta.
- Los mandos de la calefacción son frágiles.
- La parte sintética de los asientos traseros suele rajarse.
- Mejor buscar una unidad sin techo corredizo, que genera problemas eléctricos y de estanqueidad.

Funcionalmente dejaba que algo que desear: poco apto para conductores altos, plazas traseras completamente inútiles y escaso maletero. Salvo por el espacio, el puesto de conducción resultaba satisfactorio, con asientos que sujetaban bien y un cambio de tacto muy bueno.

El principal problema del CR-X en su día es que costaba un dineral. En España no se eliminó completamente el arancel de importación hasta 1993 y, además, los coches japoneses tenían cupo. Era una de las razones por las que prosperó en esa época la importación paralela. Quien entonces lo quiso y no pudo, ahora tiene una oportunidad. **mc**



Para disfrutar. Una buena unidad sería un hallazgo muy interesante, para quien busque este tipo de coche. Por lo que costaba en su día, había alternativas superiores. Hoy tiene un precio razonable y ya tocó fondo hace tiempo. Eso sí, tiene el inconveniente de una mayor complejidad mecánica que otros modelos de su época.



TOYOTA SUPRA A80 (1993-2002)



Toyota pensaba más en Estados Unidos que en Europa al desarrollar el Supra, en cualquiera de sus generaciones (en el siglo XX). Como pasaba con otros cupés japoneses del estilo, con la rara excepción del último Mazda RX7 y la aún más rara del Honda NSX, eran coches de suspensión relativamente blanda, pensados sobre todo para acelerar en recta y fáciles de conducir. Hasta cierto punto. Una vez, en una gasolinera, iba detrás de una señora que había salido del túnel de lavado con un flamante Supra A70. Con las ruedas mojadas y arenilla en el suelo, al acelerar para incorporarse a la autovía hizo medio donut perfecto y se quedó mirándome, con cara de haber atravesado un pliegue espacio temporal.

El A80 mantenía ese carácter de deportivo fácil para usar todos los días. El bastidor tenía elementos comunes con el Toyota Soarer y el Lexus SC. Sobre todo en esos modelos destinados al mercado americano, Toyota era especialista en que la suspensión permitiera amplios movimientos verticales sin que eso alterase la trayectoria. El primer Lexus LS400 era el campeón internacional en ese aspecto. La gama de motores del Supra A80 variaba según el mercado. En Europa, lo normal eran dos versiones del seis cilindros en línea tipo 2JZ, con bloque de hierro, culata de cuatro válvulas por cilindro y 3,0. Un atmosférico (2JZ-GE) con distribución variable VVTi daba unos tranquilos 223 CV a 5.800 rpm. No estaba mal en términos relativos y servía perfectamente para mover un cupé en recorridos normales: Sin embargo, podía parecer muy poco comprado con la otra versión: un biturbo de 330 CV. Este motor (2JZ-GTE) llevaba dos turbocompresores secuenciales en paralelo, desarrollados por Toyota junto con Hitachi. Inicialmente la distribución era fija, implementaron la variable VVTi en 1997. En Japón este motor estaba limitado a 280 por el acuerdo entre los fabricantes. Era un motor muy bueno, con todo el empuje que cabe esperar y además buena elasticidad para ser un turbo potente de los 90. También destacaba por su res-

COTIZACIÓN

100.000 - 30.000 €

Hace siete años miré en cuánto estaban los Supra de esta generación y me parecieron baratos, entre cinco y diez mil la versión atmosférica, de quince a cuarenta mil el biturbo. Me pareció barato, lo difícil era encontrar una unidad sin llantas absurdamente grandes, con neumáticos de perfil tan bajo, que casi parecían un par de manos de pintura plástica negra sobre las llantas. Actualmente, sigue habiendo una oferta sorprendentemente grande para las pocas unidades que llegaron a Europa (solo 22 a España). El precio es muy distinto al de aquel momento. Por menos de 30.000 no aparece nada decente y los buenos biturbo empiezan en 50.000 y las escasas peritas en dulce con pocos kilómetros y estado original pueden llegar a 100.000 €.

PUNTOS DÉBILES

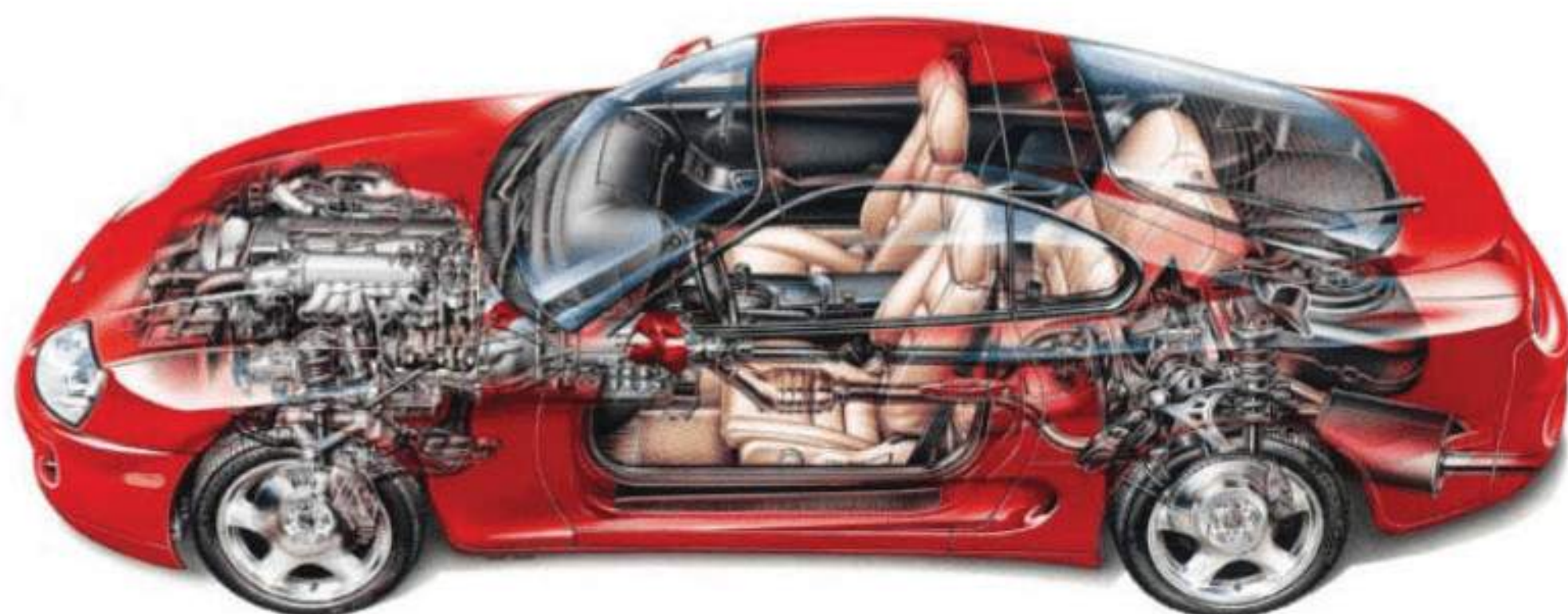
- Ciertos cambios en el motor son admisibles, como mejores cables de bujía o turbo de admisión rígidos. Otros, como diferentes turbos, conviene evitarlos.
- El intercooler no tiene protección y puede estar dañado.
- Si las ventanillas se mueven con lentitud, habrá que cambiar el motor eléctrico.
- El compresor del aire acondiciona falla en unidades con mucho uso.

puesta al acelerador. Se podía experimentar un fuerte incremento de empuje, pero en el momento en que el conductor quería, no un poquito después.

La caja de cambios más común es una versión de la Getrag 233 de seis velocidades, de buen funcionamiento. Había también una automática de cuatro, que no sé cómo iba. Hasta 1997 tenía un diferencial libre y, desde entonces, un Torsen. Solo llevé la primera, que tenía buena motricidad y control de tracción para evitar sustos a quien no supiera qué pasaba al pisar el pedal derecho a fondo. **mc**



Mucha aceleración por euro. En su día, creo que no había a la venta en España ningún cupé que costase menos y acelerase más. En ese sentido, dejaba mal a coches de precio muy superior, como un 911 993. Otra razón para recomendarlo es su fiabilidad, sorprendente en un motor turboalimentado con este nivel de potencia.







RENAULT SIETE (1975-1984)



Si entendemos que el patrimonio automovilístico es un bien común, hay que agradecer la labor de los aficionados que conservan modelos como este Renault. Cuando un coche es generalmente apreciado, la posibilidad de que sobreviva es alta. En cambio, guardar y cuidar un coche por lo que es, no por lo que vale, tiene mérito. Hace no mucho me quedé un rato largo mirando un Opel Corsa TR impecable. Un M3 E30 en las mismas condiciones no me habría llamado tanto la atención.

Otra cualidad por la que el Renault 7 me resulta atractivo es que cuenta la historia de cómo era España en su época. Cuando solo una minoría podía aspirar a un Renault 12 o un Seat 124, el 7 llegaba a un público más amplio. Además, con sus tres volúmenes, era un coche de señor, no algo casi industrial como el Renault 6. Con esa idea, FASA recurrió a un diseño del genial y poco reconocido Michel Boué, creador del Renault 5. Al ser un producto específico que solo se fabricó y vendió en España, lo nombraron inicialmente como "siete" (con minúscula). En septiembre de 1977 cambiaron esa palabra por el número. Con eso Renault formó la mano de Perete: 4, 5, 6 y 7 (ir a la Universidad no fue inútil, aprendí a jugar al mus).

La longitud crecía hasta 3,89 m por la adición de ese tercer volumen y porque la distancia entre ejes crecía 10 cm. Dado que mantenía la suspensión trasera de barras de torsión longitudinales, una delante de la otra, la batalla del lado derecho quedaba en 2.504 mm y la del izquierdo en 2.535 mm. Dos metros y medio de batalla era mucho para un coche de esas dimensiones, superaba en ese sentido a otros mayores como un Renault 12 o un Seat 124. Las vías seguían siendo relativamente estrechas (1.285/1.245 mm), tenía lo necesario para ser muy estable en recta y menos fácil de girar en curva. El aumento de batalla facilitó añadir las puertas traseras, aunque realmente no eran mayores que las de la versión de cinco puertas que Renault lanzó dos años después del siete.

COTIZACIÓN

5.000 - 2.000 €

Salvo que aparezca uno, generalmente en un pueblo, que haya sobrevivido más por obstinación que por cariño y esté muy remendado para poder seguir en marcha, ha pasado la época en que el siete se consideraba algo sin valor. Lo positivo de eso es que, aunque no muchas, hay unidades a la venta con buen aspecto. Están a un precio razonable, hasta unos 5.000 €; puede ser más en el caso de hallazgos con muy pocos kilómetros y estado realmente original. Lo malo de estar más apreciado desde hace un tiempo es que difícilmente se puede recurrir a un desguace para encontrar cosas como la luneta trasera, las gomas del paragolpes trasero, los tapacubos cromados, los pilotos con luz de marcha atrás o la rejilla delantera totalmente cromada.

PUNTOS DÉBILES

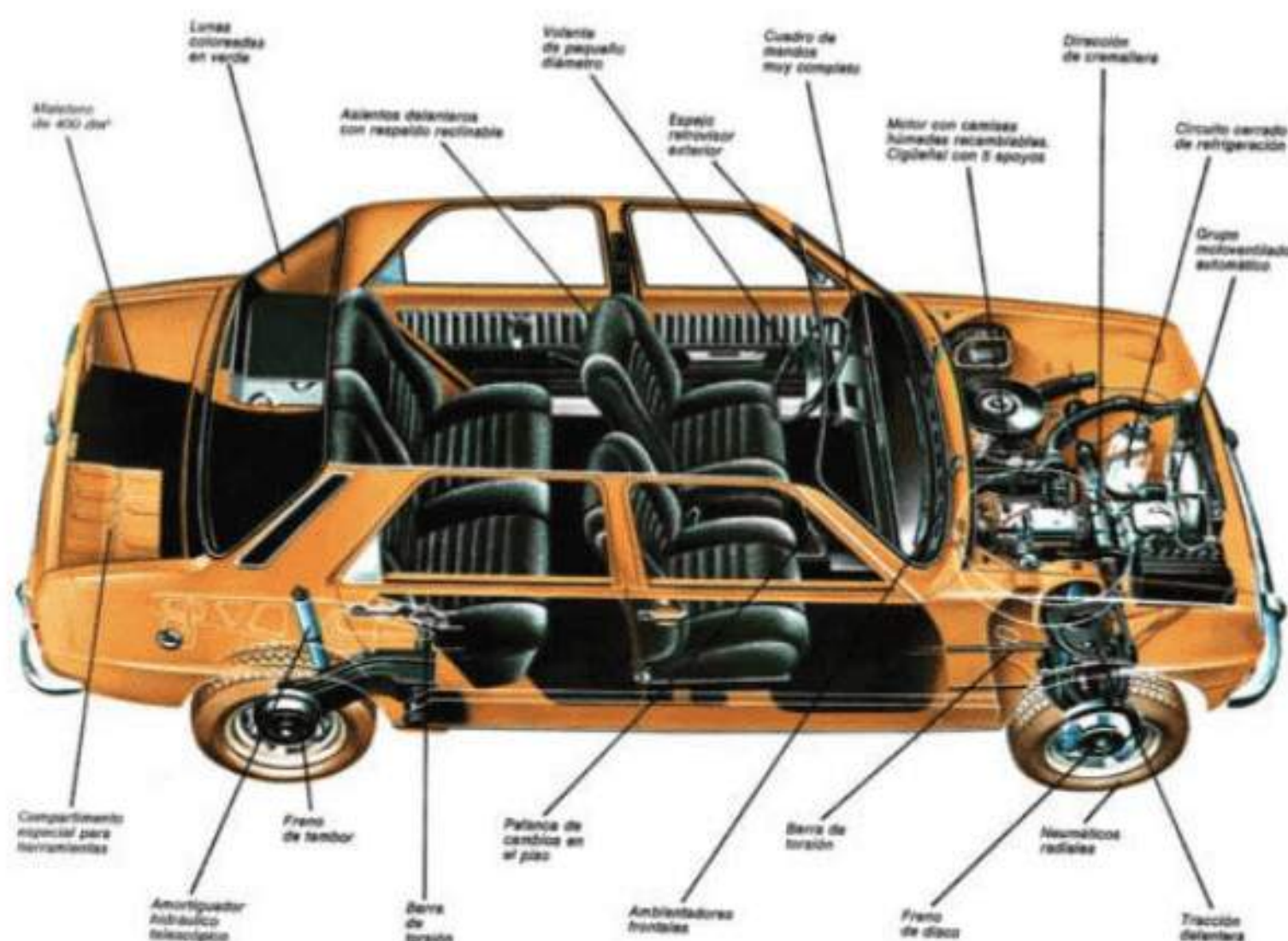
- La tapicería de origen no era muy buena y no es fácil encontrarla en buen estado.
- Los pilotos traseros de la segunda serie, con luz de marcha atrás, son casi un tesoro.
- El motor sufre sobre todo por fallos en la refrigeración, causados por suciedad, pérdidas u óxido en el circuito.
- Los casquillos de la suspensión se desgastan de forma relativamente rápida, especialmente los traseros.

Tuvo dos versiones del motor Sierra: hasta 1980, el 1.037 cm³ del Renault 5 GTL, que daba 50 CV con gasolina Súper. Fue el motor de las versiones básica (internamente AR) y TL. Desde 1980, para la última versión GTL, el 1.108 cm³ que daba 45 CV con gasolina Súper.

De cara al mantenimiento, el principal problema son los repuestos de carrocería. Muchos elementos diferentes al 5 y no solo en la parte trasera, por ejemplo, el paragolpes delantero es de chapa en lugar de fibra. Esto es, por supuesto, si no hay óxido en zonas estructurales. **mrc**



Superviviente. Gracias a una pequeña pero dedicada y activa comunidad de propietarios, se han conservado unidades en buenas condiciones. También han recopilado mucha información sobre el modelo que facilita la identificación de las piezas originales. Encontrar esos repuestos es otro cantar.



SEAT CÓRDOBA (1993-2002)

El proyecto del Córdoba tiene relación con los que dieron lugar al Renault siete / 7 y al Seat Málaga: aumentar la gama con una versión de tres volúmenes, a partir de un coche pequeño.

Giugiaro creó un maletero corto y alto muy al estilo de entonces. La batalla y las vías eran iguales que las del Ibiza, a igualdad de versión, y la longitud aumentaba 29 cm, hasta 4,11 m. Por similitud al primer Toledo, la parte superior de los pilotos traseros estaba unida por una tira reflectante (el “teléfono”), aunque con formas redondeadas más semejantes a las del segundo Toledo. Esas líneas curvas también estaban en otras zonas, como un tercer acristalamiento lateral muy distinto al del Ibiza de cinco puertas. Además, su luneta quedaba muy inclinada. Es decir, a diferencia de productos puramente funcionales que resultaban de añadir un tercer volumen, el Córdoba tenía un estilo propio. Esa imagen se reforzó en 1996 con el Córdoba SX de dos puertas, de la que hubo versión Cupra con el motor Audi de 1,8 l con turbo y 20 válvulas.

La evolución del Córdoba fue paralela a la del Ibiza, con una primera remodelación en 1996, que afectó a la carrocería y la gama de motores, y otra más profunda en 1999, cuando Seat implantó el frontal característico de la marca entonces. La gama de motores fue también semejante a la del Ibiza. En gasolina tuvo inicialmente versiones de 1,4 a 2,0 l monoárbol con ocho válvulas, en casi todos los casos reemplazadas por el biárbol de 16 válvulas con la remodelación de 1996. En Diesel empezó con unidades de inyección indirecta de 1,9 atmosférica (que no iba nada mal para ser lo que era) y con turbo, más desagradable en ciudad. En 1996 Seat implementó el 1,9 de inyección directa, sin Turbo (SDI) o con el (TDI) en las variantes de 90 (más fiable) y 110 CV.

Me parece particularmente interesante el familiar Córdoba Vario. Era muy funcional para su tamaño. Le venía muy bien a personas con perro y se podía meter fácilmente una bicicleta desmontando una rueda. **mc**



COTIZACIÓN

5.000 - 500 €

Hay mucho donde elegir y el margen de precio es enorme, en función de la versión y los kilómetros. Hay unidades con un precio algo superior a lo que da un desgace por llevárselo. Ya entre 1.000 y 2.000 € aparecen muchas opciones con un aspecto razonable, aunque dentro de ese rango es difícil encontrar las que tienen menos de 200.000 km. Por encima de los 3.000 empiezan a verse las versiones con acabado Sport y los motores más potentes. Lo más difícil es encontrar una unidad anterior a 1996 en buen estado y con pocos kilómetros. Por el contrario, abundan las posteriores a 1999. El Vario no está significativamente más caro, pero lamentablemente hay muy pocos a la venta actualmente en las páginas de anuncio clasificados.

PUNTOS DÉBILES

- Como en el Ibiza, la parte inferior de chapa del paragolpes trasero se abollaba fácilmente con bordillos.
- Sobre todo en las unidades hasta 1999, el sistema eléctrico podía generar distintos fallos.
- El caudalímetro del TDI tenía poca vida útil, menor en la versión de 110 CV que en la de 90.
- El caudalímetro del TDI solía fallar, más en la versión de 110 CV que en la de 90.



Funcional. Aunque la carrocería berlina de tres volúmenes ya no tenía la aceptación de décadas anteriores, resultaba una alternativa económica y funcional para familias con no más de cuatro miembros. Salvo por los eventuales fallos eléctricos y el desgaste de algunas superficies, el acabado era satisfactorio.





RECLAMO

En su 21ª edición, la cita madrileña mantuvo sus atractivos de siempre: coches clásicos y antiguos, motos veteranas, celebraciones de aniversarios, mercadillo de repuestos y accesorios, concurso de elegancia... Así es que, mientras el encendido navideño atraía al público general, Retromóvil reclamó la atención de los aficionados de toda España.

CLASSIC LANE [TEXTO]. FÉLIX MACÍAS [FOTOS]

Celebrado entre el 29 de noviembre y el 1 de diciembre, el pabellón 4 del recinto ferial IFEMA congregó un variado conjunto de actividades, sumado a la presencia de 180 stands que mostraban vehículos de diversas épocas y todo tipo de objetos de interés para los aficionados... o no. Nada más entrar, el primer escaparate estaba formado por una amalgama de coches en venta de la casa Classic Cars 50 to 80, entre los que destacaba un Ferrari 348 TS de 1991 que no tardó en venderse por 65.000 €. A su lado, otras piezas como un 512 BB —también con el “cavallino rampante”—, un Renault 5 Turbo de 1986 o un poco habitual Pontiac Fiero, entre deportivos y grandes berlinas dispuestos para tener un nuevo propietario.

Más a la izquierda, la organización a cargo de la compañía Eventos Motor mostraba una exposición en homenaje al estilista italiano Marcello Gandini, fallecido el pasado 13 de marzo y que fue el creador de automóviles tan impresionantes como los Lamborghini Miura, Fiat X1/9 y Lancia Stratos. Y como también diseñó otros turismos de gran serie, en la muestra se exhibían asimismo un BMW Serie 5, un Renault Supercinco Turbo y un Citroën BX, junto a un Alfa Romeo Montreal, un Dino 308 GT4 y un poco frecuente Maserati Shamal, firmados igualmente por el estilista turinés.

Sin ir mucho más lejos, tenían su espacio algunos automóviles que celebraban su aniversario. Por orden de antigüedad, la marca estadounidense Packard festejaba su 125º cumpleaños y lo hacía mostrando en el stand del

Homenaje a Marcello Gandini.
En primer plano, varios coches diseñados por el estilista turinés.





UN CX SOLIDARIO

Dentro del recinto ferial, un espacio central estaba reservado para un Citroën CX 2400 Palas de 1978 que, lamentablemente, había sufrido las consecuencias de la DANA del pasado 29 de octubre en la Comunidad Valenciana. Dicho automóvil, que antes de dicha catástrofe se conservaba en óptimo estado, se expuso en el stand de Elisa's Classic y causó una mezcla de sorpresa y lástima entre los visitantes, que pudieron comprobar los daños considerables ocasionados por la devastadora fuerza del agua. El CX tenía el techo hundido y había quedado inundado de agua y lodo en el interior del garaje donde estaba aparcado aquel fatídico día de la riada. Aunque su restauración se plantea difícil y, sobre todo, extremadamente costosa, el tiempo dirá si volverá a lucir su aspecto original. En apariencia, su mecánica estaba intacta; y en el peor de los casos puede servir de donante a otro Citroën similar. De momento, esta firma valenciana, dedicada a la restauración, mantenimiento y reparación de coches clásicos, está promoviendo la recuperación de cuantos clásicos afectados por la DANA sea posible y apadrina la iniciativa #savethefloodedclassics, que tiene como principal objetivo la venta de pegatinas solidarias cuya recaudación irá destinada a la reparación de los clásicos dañados por la catástrofe y que sean recuperables. Las adhesivos se vendían en el salón Retromóvil a partir de 9,99 € y también puede adquirirlos cualquier aficionado a través de la página web: www.elisasclassic.es



Variedad de vehículos. Arriba, el Hispano-Suiza Alfonso XIII vencedor del Concurso de Elegancia. Sobre estas líneas, los Citroën CX que festejaban su 50º aniversario.

Veteran Car Club de España cuatro magníficas unidades. Por su parte, el Citroën Traction Avant apagaba 90 velas en un stand exclusivo que presentaba cinco ejemplares elegidos del veterano tracción delantera de carrocería monocasco, que significó todo un avance técnico en su momento.

Con menor predicamento en nuestro país, Facel-Vega ha llegado a su 70º aniversario, motivo por el cual su club en Francia trasladó —en marcha— y enseñó en Retromóvil un HK 500 de 1959, un coupé Facel III de 1963 y un cabriolet Facel III de 1964. Una década menos ha cumplido ya el archiconocido Ford Mustang; y tanto el Porsche 911 Turbo como el Citroën CX llegan al medio siglo con batallones de seguidores detrás, razón de que los tres modelos tuviesen sus respectivos espacios dentro del recinto.

Ya en la tarde del viernes, se acusaba la notable presencia de entusiastas en busca de repuestos, así como de clásicos de precio “razonable” en la zona del Corral Garage, donde había en venta alrededor de setenta vehículos pertenecientes a particulares. Por ejemplo, no tardó en venderse un Mini Cooper 1300 de 1974 en estado de origen, por el que pedían 11.200 €. El mismo camino siguió un Mercedes-Benz 250 CE de 1969 y matrícula andorrana. Por su parte, Clásicos Rioja vendió el sábado un imponente Cadillac DeVille Convertible V8 7.0 Litre de 1979 por 17.500 €.



Otro apartado que tuvo relevancia fue el de la presentación de libros vinculados al mundo de la automoción clásica, con obras como "Icon Road", de Daniel Hasselberger, "50 Años del Seat 133", escrito por Javier Arcas, y "Los Dodge Españoles. Eduardo Barreiros y el sueño de un automóvil", editado por la Fundación Barreiros y cuya redacción es obra de Pablo Gimeno.

Sin más afán lucrativo que darse a conocer y congregar a sus seguidores, se notaba el esfuerzo de varios clubes a la hora de promocionarse, siendo uno de los más llamativos el stand del Club Seat 1430, 124 y 124 Sport, cuyos autos expuestos se ambientaban en una calle y un auténtico bar de los años setenta, con fútbol y "pinball" incluidos. En ese mismo sentido, el Moto Club Veterans de Villaviciosa de Odón mostraba un atractivo conjunto de monturas clásicas, sumado a una mesa en la que siempre había conversación sobre el mundo de las dos ruedas.

Aun con todo, el área de Retromobilia era sin duda la más visitada por los aficionados, en busca de la pieza o el accesorio a lo largo de los más de cien tenderetes especializados en repuestos para clásicos y antiguos, miniaturas, vestimenta y materiales para realizar un mantenimiento adecuado de su vehículo. Y junto a ello, la posibilidad de saludar a conocidos que comparten la misma pasión, en un certamen en el que te puedes encontrar a entusiastas llegados desde Huelva, Tenerife, Gijón o Tarragona. Además, gracias a la Empresa Municipal de Transportes,

fueron muchas las personas de todas las edades que se subieron al segundo piso del veterano autobús Leyland Titán de 1957, que prestó servicio en Madrid hasta 1968.

Otro punto interesante era el parking exterior de clásicos, un entorno amplio en el que estacionaban en exclusiva los vehículos de colección. Allí y bien ordenados en hileras, se podían observar desde populares Mini, Renault 4 y Seat 600 hasta lujosas berlinas Jaguar y Mercedes-Benz, junto a deportivos y una nutrida concentración de Ford Mustang en sus diversas generaciones, que festejaban en el exterior el 60º aniversario del nacimiento del célebre "pony car". E igualmente, un punto de atracción para pequeños y grandes, que durante el paseo disfrutaban con la contemplación de unos coches tan singulares.

También tuvo su acento de vistosidad el Concurso de Elegancia, pese a tratarse de quince ejemplares expuestos de modo estático. Divididos en las tres categorías de veteranos, años 50 y 60, los cuatro miembros del Jurado

Exposiciones y compraventa. Concentración Mustang, FEVA y marcas especializadas como Seguros AMV. Xuan presentó su prototipo De Lorenzo.

SEGÚN FUENTES DE LA ORGANIZACIÓN,
ALREDEDOR DE 30.000 ENTUSIASTAS
VISITARON ESTE CERTAMEN MADRILEÑO

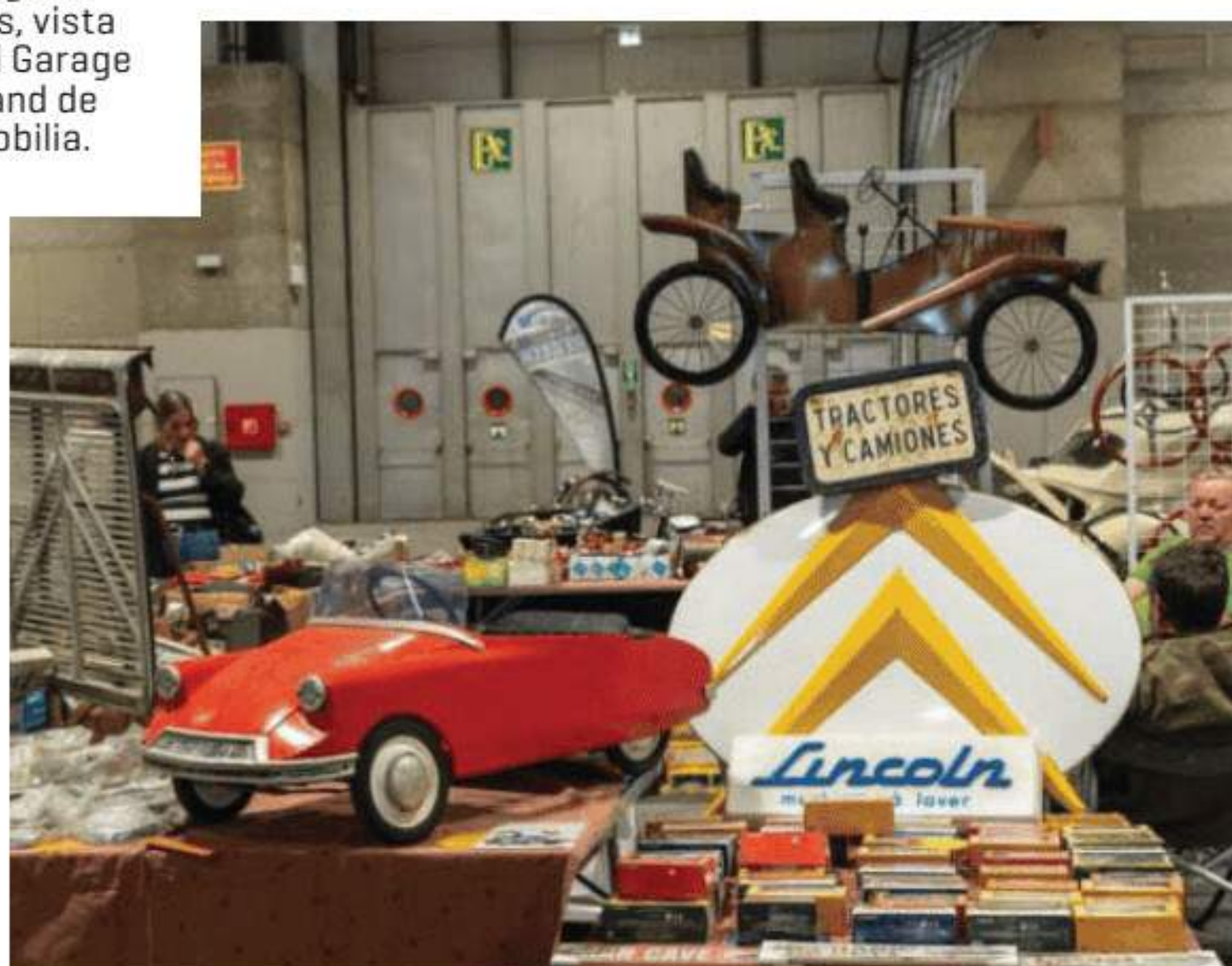
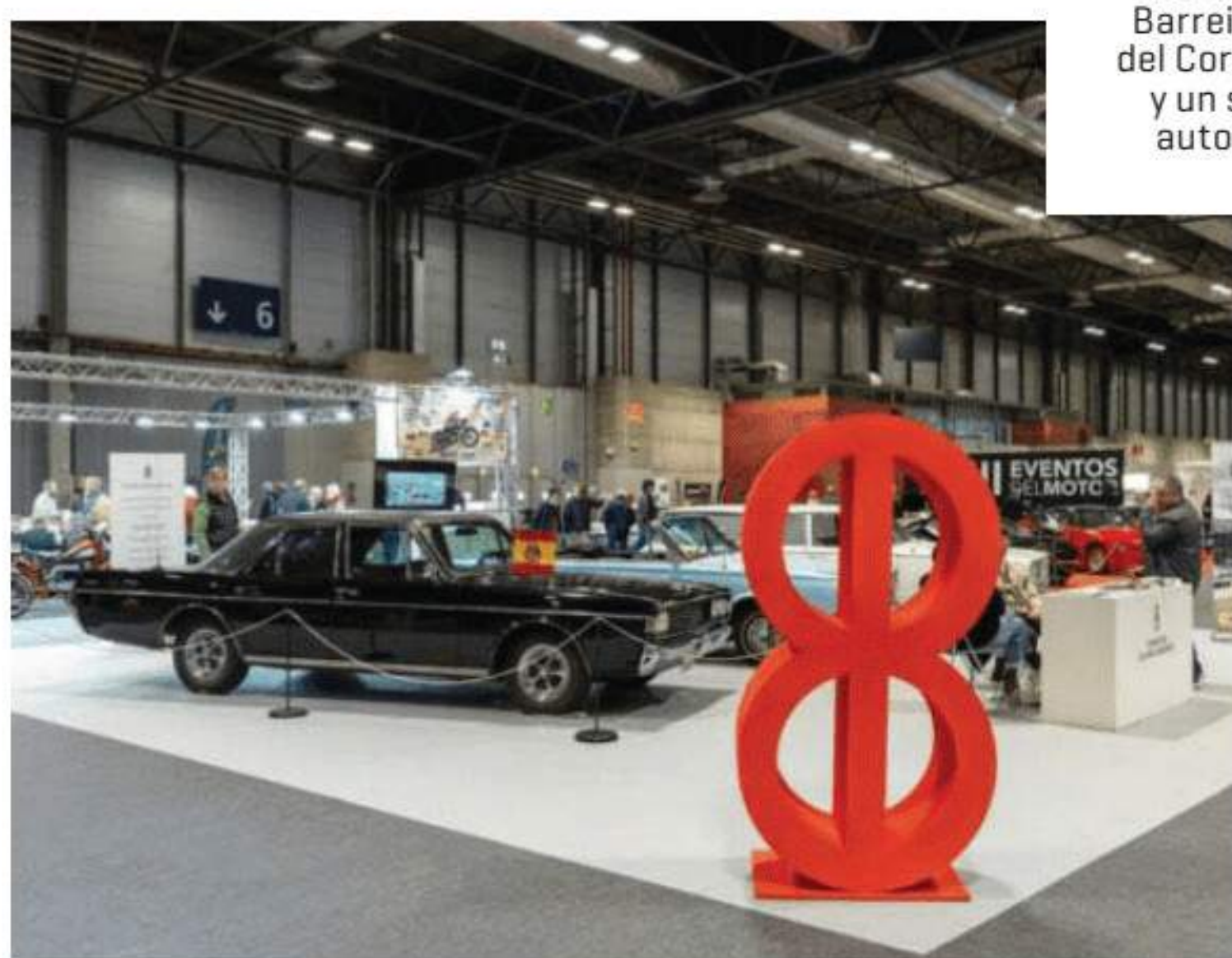


Afición presente.
Multitud de público en el mañana del sábado junto al stand del Veteran Car Club de España y obra gráfica al lado de motos de competición. A la izquierda, stands del Club Seat 1430, 124 y 124 Sport y del Club Porsche España, más una imagen del Mercedes 300 SL "Alas de Gaviota" del Concurso de Elegancia. A la derecha, unidades berlina y familiar en el espacio del Club Renault 18 España. Porsche 550 Spyder y Pegaso Z-102 participantes en el Concurso de Elegancia e imagen panorámica con los tres ejemplares que enseñaron los franceses del Amicale Facel Vega, sendos Facel III y un HK500.





De todo. Pablo Gimeno firmó su último libro sobre los Dodge de Barreiros, vista del Corral Garage y un stand de automobilia.



eligieron al Hispano-Suiza Alfonso XIII de 1914 como mejor automóvil de preguerra, en tanto que los otros dos galardones recayeron en un impoluto Mercedes-Benz 300 SL "Alas de Gaviota" y un no menos detallado Porsche 356 Roadster.

Ya desde el stand de MOTOR CLÁSICO, tuvimos ocasión de saludar a infinidad de lectores, que aprovecharon la visita para comprar la revista de diciembre, renovar la suscripción con descuento y hacerse con las tapas para los próximos números. Otros, en cambio, se llevaban un montón de ejemplares atrasados para ir completando su colección.

Según los datos facilitados por la organización, acudieron a Retromóvil alrededor de 30.000 personas. Aunque más allá de la cifra pura y fría, esta edición ha mantenido nivel de siempre. En buena medida por haberse convertido en una cita fija para el aficionado a finales de noviembre, pero también por haber sabido introducir novedades que se encargan de atraer asimismo a personas deseosas de adentrarse en el mundo de los vehículos de colección. **mc**

A LO LARGO DE LOS 180 STANDS, LOS ENTUSIASTAS ADMIRARON VEHÍCULOS Y SE APROVISIONARON DE LO QUE NECESITABAN



Stand de Motor Clásico. Durante los tres días, estuvimos encantados de atender las consultas de los lectores y ayudarles a encontrar aquel número atrasado tan imprescindible o renovar la suscripción.

CITROËN 2 CV CT - SEAT 850 D ESPECIAL

TODO ATRÁS O TODO ADELANTE

Reunimos a dos utilitarios muy distantes, tanto por su configuración mecánica como por su año de producción. Sin embargo, cada uno a su manera puede servir para adentrarse en esta afición y disfrutar al volante sin necesidad de alcanzar velocidades supersónicas.

IGNACIO SÁENZ DE CÁMARA [TEXTO]. CLASSIC LANE [FOTOS]







Morro y tablero. Los Seat 850 D Especial incorporan una calandra negro mate meramente decorativa y topes de goma en los paragolpes. El cuadro incluye un termómetro del líquido refrigerante.



En los años sesenta del siglo pasado, el parque automovilístico español creció de modo espectacular, fundamentalmente por la matriculación de modelos de precio asequible. Entre ellos abundaban los todo atrás, capitaneados por los Seat 600 y 850; los Renault Dauphine, Ondine, Gordini, 8 y 10 fabricados por F.A.S.A. en Valladolid; y los Simca 1000 de Barreiros-Chrysler. También había otros coches de motor y tracción delanteros, cuyo representante más veterano era el Citroën 2 CV —y sus derivados—, a los que se sumaban los Mini y Morris de Authi y los Renault 4 y 6.

De todo este grupo, hemos juntado un Citroën 2 CV y a un Seat 850-D Especial que representan, cada uno a su manera, las dos tendencias mecánicas más habituales en la época. Comenzamos en primer lugar con el ejemplar fabricado en Vigo en 1981, que su dueño Carlos compró en el otoño de 2015. “Me enteré por casualidad de que en el taller de Citroclásico, a 4 km de mi casa, tenían un Citroën 2 CV6 CT hecho polvo y no lo dudé. Tras meses de paciencia y viendo cómo lo transformaban tornillo a tornillo, en junio de 2016 quedó como se le puede ver ahora. Traté de darle un aspecto clásico en cuanto a color, tapicería y acabados, aunque le añadí seis mejoras para ganar en seguridad y funcionalidad, que son el retrovisor derecho, luces de emergencia, piloto trasero antiniebla, encendido electrónico, depósito de 25 litros y capota de algodón.”

Por su parte, el Seat 850-D Especial de Alejandro fue un regalo de Pedro, un clarinetista de su misma orquesta, quien al verle llegar a los ensayos con su Renault Siete o su Opel Corsa TR le dijo que tenía un 850 parado en una nave y que si quería, se lo regalaba, con la confianza de que lo iba a restaurar y conservar. “Fui a verlo y el coche requería trabajo porque llevaba parado veinte años, pero estaba completo. El objetivo fue ponerlo en marcha y poco a poco se ha ido mejorando, manteniendo su pátina porque forma parte de su historia. No ha sido una restauración integral, sino una puesta a punto general”.

Comenzado a fabricarse en 1948, el Citroën 2 CV inició su vida comercial con un motor de 375 cc y 9 CV de potencia máxima. Su velocidad máxima llegaba a duras penas a 70 km/h, una cifra que hoy parece ridícula pero que en la Francia de posguerra suponía el privilegio de rodar en un coche de concepción moderna, suspensión cómoda y buen comportamiento. Desde entonces hasta 1981, este modelo no sólo ganó en cilindrada, potencia y



Como en 1948. Faros separados y rectangulares e intermitentes en el centro de las aletas. El velocímetro llega hasta 130 km/h y dispone de un diagrama del cambio de marchas.

COETÁNEOS



MINI 850 (1971-1975)
1.200-5.600 €

De transmisión al eje delantero, este utilitario posee un motor de 848 cc y 34 CV. Mide sólo 3,05 metros de longitud, pesa en vacío 590 kg y dispone de una caja de cambios de cuatro relaciones, que le permite alcanzar una velocidad máxima de 116 km/h.



RENAULT 4 (1968-1975)
1.200-5.300 €

Dotado de tracción delantera, este utilitario de cinco puertas posee un motor de 852 cc y 32 CV. Tiene una longitud de 3.669 mm y pesa en vacío 680 kg. Su caja de cambios dispone de cuatro relaciones y consigue una velocidad punta de 115 km/h.



SIMCA 1000 (1966-1976)
1.200-5.200 €

Provisto de transmisión al eje trasero, tiene un motor de cuatro cilindros, 944 cc y 42 CV. Mide 3,785 mm de longitud, pesa en vacío 770 kg y cuenta con una caja de cambios de cuatro marchas, que le permite alcanzar una velocidad máxima de 125 km/h.



Estilos singulares. A la izquierda, formas veteranas en el 2 CV de Carlos, cuyo mando del cambio requiere un periodo de práctica; detalles de la manilla de apertura de la puerta y de la regulación de la calefacción, que aprovecha el aire caliente de los colectores de escape. A la derecha, el 850 D de Alejandro, que incorpora rejillas de aireación en los montantes traseros; se mantienen el vaso de expansión y los conmutadores de las luces y del limpiaparabrisas; las alfombrillas son también de la época.



velocidad punta, sino que también aumentó notablemente en equipamiento, visibilidad y aptitudes ruterías. De hecho, su economía de utilización y cualidades hicieron que permaneciese en producción hasta 1990.

En cuanto al Seat 850, su origen se remonta al modelo similar de Fiat, presentado en Italia en 1964 y que significaba una evolución con respecto al Fiat 600. Fabricado bajo licencia desde 1966 en la Zona Franca de Barcelona, se comercializó inicialmente en la única versión Normal de 37 CV, que sumado a una caja de cambios con la primera marcha sincronizada garantizaban unas prestaciones claramente superiores a las del “pelotilla”. Por otro lado, en mayo de 1968 aparecía el 850 Especial, dotado del motor de 47 CV del 850 Coupé y frenos de disco en las ruedas delanteras.

Mirados de frente y en parado, se pone de manifiesto la mayor altura del 2 CV, cuyas aletas y faros separados de la carrocería indican su diseño bastante más antiguo. También se aprecia la diferente superficie de ambos

parabrisas, plano el del Citroën y curvado el del Seat. E igualmente, que bajo el capó delantero del 2 CV se ubica el motor bicilíndrico refrigerado por aire, en tanto que en el del 850 está alojado el maletero, cuyos 170 litros de volumen aumentan la capacidad con respecto al Seiscientos. Además, hay espacio adicional para la rueda de repuesto, las herramientas ofrecidas de serie y el depósito del líquido de frenos. Huelga recordar que el cuatro cilindros refrigerado por agua hay que ir a buscarlo a la parte trasera: otras dos diferencias adicionales en relación al Citroën.

Cuando los contemplamos desde un lado, destaca la presencia de cuatro puertas y capota en el Citroën, en tanto que el Seat tiene sólo dos puertas y lo compensa con un perfil que busca una silueta aerodinámica, característica de la que el 2 CV carece. Sin embargo, los pasos de rueda prominentes aportan al modelo una señalada personalidad. También llama la atención en ambos modelos que las ventanillas traseras no se puedan

CONTEMPLADOS DE FRENTE, SE PONE DE MANIFIESTO LA MAYOR ALTURA DEL CITROËN Y LA VETERANÍA DEL DISEÑO DE SU CARROCERÍA



La zona del conductor. El típico volante monobrazo y unos mandos sin ergonomía. En carreteras secundarias, el Citroën 2 CV se mueve con soltura gracias a su ligereza y agilidad.





bajar para tener ventilación en las plazas posteriores, en contraste con unas delanteras que en el Seat descienden a manivela y en el Citroën hay que levantar la mitad inferior y fijarla sobre un enganche que la sujeta junto al medio cristal fijo superior.

Según abrimos la puerta del 2 CV, vemos el característico volante monobrazo y el tablero de instrumentación, formado por un velocímetro graduado hasta 130 km/h, un amperímetro y el aforador del nivel de gasolina en el depósito. Hay igualmente una bandeja portaobjetos que recorre el salpicadero y la palanca horizontal del cambio en el centro. En cuanto al Seat 850, su velocímetro está graduado hasta 160 km/h, que en el propio cuadro incluye el termómetro del líquido refrigerante y el nivel de combustible en el tanque. Cuenta también con una consola central y su mando del cambio vertical está ubicado sobre el piso.

En primer lugar, es Carlos quien gira la llave de contacto y el pequeño motor bicilíndrico comienza a emitir su sonido peculiar, instantes previos a que Alejandro ponga en funcionamiento el propulsor del Seat 850. Ya en movimiento, se aprecia que ambas plantas motrices son bastante sonoras y que el Seat tiene una capacidad de aceleración claramente superior a la del Citroën. En cambio, enseguida los dos avanzan juntos durante la sesión fotográfica, sin que se note aún que el 850-D Especial tiene bastante más potencia y se recupera mucho mejor desde regímenes bajos.

En utilización urbana, el Citroën tiene una conducción más complicada, tanto por tener menos visibilidad como por llevar la primera marcha sin sincronizar y poseer una respuesta más lenta a la hora de acelerar. En cambio, su dirección es más precisa y tiene menos vueltas de volante. Sobre este mismo entorno, el Seat 850 se muestra más ágil gracias a la vivacidad del motor y a la visibilidad, unidas a un cambio más rápido y preciso. En este mismo sentido, ayudan el menor tamaño de la carrocería y una dirección de accionamiento más suave.

La suspensión es otro apartado en que se diferencian de modo considerable, ya que el todo delante posee una suspensión de brazos oscilantes longitudinales y muelles helicoidales interconectados en cada lado, además de contar con unos recorridos de suspensión bastante más extensos. Va instalada a mayor altura y tiene una excelente facilidad para rodar sobre terrenos desiguales o de escasa adherencia. Y por su parte, las suspensiones

CITROËN 2 CT (1981)

COTIZACIÓN: 2.700 - 10.800 €

MOTOR

2 cilindros horizontales opuestos, bloque y culata de aleación, 2 apoyos de cigüeñal y refrigeración por aire forzado y radiador de aceite. POSICIÓN: delantera longitudinal. DIÁMETRO X CARRERA: 74 x 70 mm. CILINDRADA: 602 cc. COMPRESIÓN: 8,5:1. DISTRIBUCIÓN: árbol de levas central y válvulas en culata con balancines. ALIMENTACIÓN: carburador Solex 34 monocuerpo. POTENCIA: 29 CV DIN a 5.750 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. EMBRAGUE: monodisco en seco, con mando por cable. CAMBIO: manual, de 4 relaciones.

BASTIDOR

Plataforma con carrocería de acero atornillada. SUSPENSIÓN: independiente en ambos ejes, con brazos oscilantes longitudinales, muelles helicoidales interconectados en cada lado y amortiguadores hidráulicos. FRENOS: tambores en las 4 ruedas, con mando hidráulico. DIRECCIÓN: cremallera, con 3,0 vueltas de volante. RUEDAS: llantas de acero, con 15 pulgadas de diámetro, y neumáticos en medida 135/80 R 15.

CARROCERÍA

Berlina de 2 puertas y 5 plazas, obra de Citroën (Flaminio Bertoni). BATALLA: 2.400 mm. VÍAS DEL./TRAS.: 1.260/1.260 mm. LARGO X ANCHO X ALTO: 3.869 X 1.480 X 1.600 mm. PESO EN VACÍO: 590 kg. DEPÓSITO COMBUSTIBLE: 25 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA: 110 km/h. CONSUMO MEDIO: 6,36 l/100 km.

FABRICACIÓN

ÉPOCA DE FABRICACIÓN: 1949-1990. UNIDADES PRODUCIDAS: 3.868.634 ejemplares.





Ambiente más moderno. Más equipado, pedalier desplazado hacia la derecha y mando del cambio muy a mano. En conducción tranquila no se aprecia el reparto de pesos cargado atrás.





independientes del Seat 850 no impiden que sea sensible a las rachas de viento lateral o que en las curvas tomadas a paso vivo tienda a sobrevirar, debido a un reparto de masas que gravita en un 63% sobre el eje trasero. Por el contrario, dispone de unos frenos delanteros de disco que tienen una superior capacidad de deceleración, son más resistentes al calentamiento y su tacto es más preciso y modulable.

Estas particularidades salen a relucir en carretera, donde el Citroën 2 CV muestra un balanceo acusado en cada curva y el Seat 850 toma los giros con mayor suavidad y apenas inclinación. Los dos frenan con energía sobrada para sus prestaciones y son capaces de afrontar trayectos largos sin preocupación de que la mecánica desfallezca. Sin embargo, es probable que la sonoridad haga que sus conductores terminen más fatigados que en automóviles más modernos, aunque seguro que satisfechos de haber completado el viaje.

En definitiva, estamos ante dos utilitarios de concepción muy diferente, pero que cada uno a su manera consigue desplazar a sus dueños de modo económico. El Citroën cuenta con un diseño más antiguo, pero sus puestas al día desde su salida en 1948 lograron que continuase teniendo suficientes compradores. Y el Seat 850 mantiene el típico esquema todo atrás, con unas dimensiones que facilitan su manejo y un motor que sorprende por su facilidad de llegar a regímenes muy elevados. **mc**

EPÍLOGO

Estos dos vehículos utilitarios tan distintos entre sí poseen sin embargo la ventaja de su economía de uso, que los convierte en una alternativa interesante para iniciarse en la afición a los clásicos. En el Citroën 2 CV destacan su espíritu aventurero y su imagen simpática, mientras que el Seat 850 atrae por su estética todo atrás y por tener un motor que sube con fuerza por encima de las 6.000 vueltas. Los repuestos de ambos se consiguen con facilidad y sigue habiendo talleres y mecánicos que los pueden mantener o reparar sin mayores dificultades.

SEAT 850 ESPECIAL (1973)

COTIZACIÓN: 1.200/4.800 €

MOTOR

4 cilindros en línea, bloque de hierro y culata de aluminio, 3 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida. POSICIÓN: trasera longitudinal. DIÁMETRO X CARRERA: 65,0 x 63,5 mm. CILINDRADA: 843 cc. COMPRESIÓN: 9,3:1. DISTRIBUCIÓN: árbol de levas lateral, mandado por cadena. ALIMENTACIÓN: carburador Bressel 30 DIC 1 de doble cuerpo. POTENCIA: 47 CV DIN a 6.200 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. EMBRAGUE: monodisco en seco, con mando por cable. CAMBIO: manual, de 4 relaciones.

BASTIDOR

Carrocería monocasco de acero. SUSPENSIÓN DELANTERA: independiente, con triángulos superiores, ballestón inferior, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. SUSPENSIÓN TRASERA: independiente, con brazos triangulares, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. FRENOS: discos delanteros y tambores traseros, con mando hidráulico. DIRECCIÓN: tornillo y rodillo, con 3,75 vueltas de volante. RUEDAS: llantas de acero, en medida 4,5 x 13, y neumáticos diagonales 145-330.

CARROCERÍA

Berlina de 2 puertas y 5 plazas, obra de Fiat (Dante Giacosa). BATALLA: 2.027 mm. VÍAS DEL./TRAS.: 1.146/1.211 mm. LARGO X ANCHO X ALTO: 3.575 X 1.425 X 1.385 mm. PESO EN VACÍO: 678 kg. DEPÓSITO COMBUSTIBLE: 30 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA: 132 km/h. CONSUMO MEDIO: 7,97 l/100 km.

FABRICACIÓN

ÉPOCA DE FABRICACIÓN: 1968-1974. UNIDADES PRODUCIDAS: alrededor de 200.000 ejemplares.



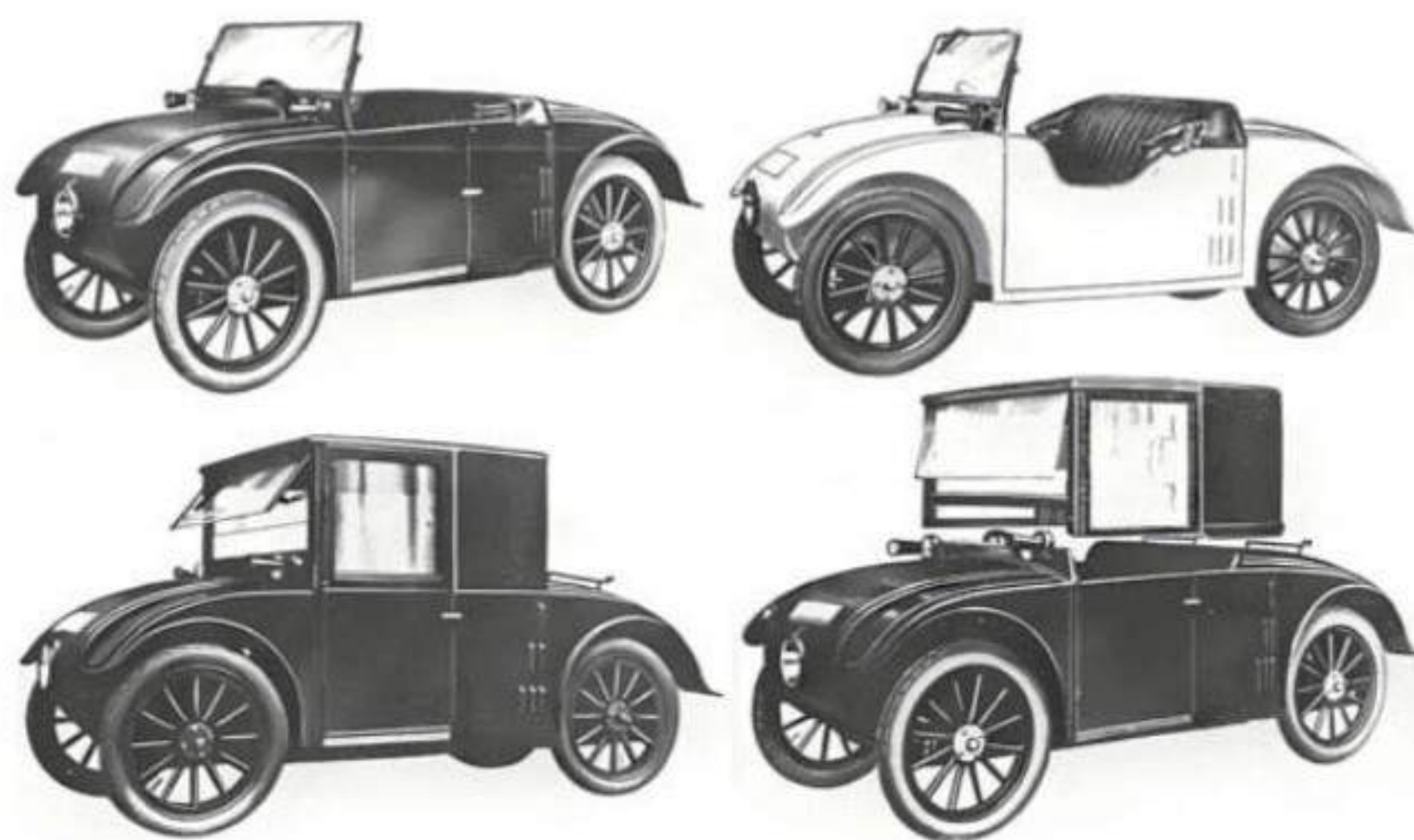


HANOMAG 2/10 KOMMISSBROT

DEMASIADO POCO

La idea de algo intermedio entre una moto y un coche parece tener sentido en épocas de crisis económica. Sin embargo, los autociclos o los microcoches nunca han llegado a motorizar una población. El llamado Kommissbrot es un ejemplo, pese a que tenía algunas características interesantes.

BLAS SOLO (TEXTO). SLIB (FOTOS)





Para el pueblo sin el pueblo. Un trabajador no ganaba bastante para comprarlo, lo hicieron las clases adineradas y algunas empresas.



Entre 1921 y 1923 Alemania, incapaz de pagar las reparaciones impuestas por el Tratado de Versalles, entró en el periodo llamado “hiperinflación”. La moneda, el papiermark, perdió todo su valor y llegaron a imprimir billetes de 100 billones de marcos. Además, en 1923 Francia y Bélgica ocuparon la zona más industrial de Alemania (la cuenca del Ruhr) porque no les pagaban lo acordado en Versalles. Las huelgas de los trabajadores alemanes agravaron aún más la crisis.

Fuera del área ocupada estaba Hanover y la ciudad cercana de Linden, sede de la empresa Hannoversche Maschinenbau AG o Hanomag. Creada en 1871, se dedicó a la fabricación de locomotoras de vapor durante el siglo XIX. Algunas de ellas vinieron a España para los tramos de vía estrecha. En 1912, Hanomag comenzó a fabricar tractores agrícolas y, posteriormente, de artillería.

En el Salón de Berlín de 1923, un directivo de Hanomag vio el prototipo de un vehículo con dos ruedas delanteras y una motriz trasera. Era el proyecto de Hellmuth Butenuth, Karl Pollich y Fidelis Böhler, que pensaban crear una marca llamada Bufag. Se entabló una animada conversación entre los cuatro y contaron al hombre de Hanomag que tenían pensado hacer un biplaza de cuatro ruedas.

Hanomag, ya pensando en introducirse en el sector del automóvil, resolvió comprar Bufag y contratar a sus tres creadores. Descartó inmediatamente el vehículo de



tres ruedas, pero se tomó muy en serio el nuevo modelo de cuatro. Para ello, creó una estructura industrial que incluía una cadena de montaje, la primera de Alemania junto con la de Opel en Rüsselsheim. En la primavera de 1925 salió al mercado el Hanomag 2/10. Muy pronto recibió el apodo de “kommissbrot”, algo así como “pan de ración”. Su forma recordaba a la de una pieza de centeno así llamada, inicialmente para los soldados pero parte de la dieta de la población civil durante los años de escasez.

La idea era llegar a un sector amplio de la población con un vehículo asequible y más funcional que una moto. Su precio estaba entre 2.000 y 2.500 reichsmarks, la nueva moneda creada en 1924, una vez que Alemania superó el periodo de hiperinflación. Por entonces, un salario mensual decente de un trabajador estaba alrededor de 150 marcos. El otro intento de coche popular fabricado en cadena de montaje era el Opel 4 PS llamado Laubfrosch (rana arbórea) por su color verde. Su precio en esa época empezaba en unos 4.500 marcos; es decir, prácticamente el doble que el Hanomag.

El Opel era un coche de verdad, con un motor de 4 cilindros y ciertos rasgos sospechosamente semejantes a los del Citroën 5 HP de 1921, que ya se fabricaba en cadena de montaje. El Hanomag 2/10 era otra cosa. Medía 2,8 m de largo, 1,2 de ancho y 1,9 de batalla. Solo tenía una puerta y estaba en el lado del pasajero. Como era tan estrecho, no costaba llegar desde ahí hasta el lado del conductor, que era el derecho. De fábrica se vendía con dos carrocerías

abiertas, una cerrada y una con un techo rígido desmontable. Aparte de las de fábrica, se adaptaron versiones como una furgoneta y una con carrocería de mimbre. En cualquier caso solo alumbraba con un faro principal. Ni delante ni detrás había paragolpes, aunque delante esa función la podían hacer las propias ruedas. Las aletas estaban integradas en la carrocería, un rasgo ya presente en el triciclo de 1923. Parece ser que fue una de las cosas que más llamó la atención al visitante de Hanomag que lo vio en Berlín.

El motor era un monocilíndrico de cuatro tiempos con 502 cm³, colocado en posición central trasera transversal. Estaba unido a una caja de cambios con dientes rectos de tres velocidades y marcha atrás, de la que salía una cadena de transmisión para el eje trasero. Al principio, el motor se arrancaba desde el puesto de conducción mediante un pedal y no tenía batería; posteriormente, añadieron una y un arranque eléctrico. Carecía de diferencial, las ruedas traseras estaban en un eje rígido

Fabricación moderna.

Hanomag construyó una cadena de montaje para fabricarlo, una de las primeras en Europa y la segunda de Alemania. No obstante, no era una cadena móvil; es decir, no había un mecanismo para arrastrar vehículos en producción.

ERA DIFÍCIL QUE UN COCHE POPULAR TUVIERA ÉXITO PORQUE EL PUEBLO NO GANABA LO BASTANTE PARA COMPRAR UN COCHE



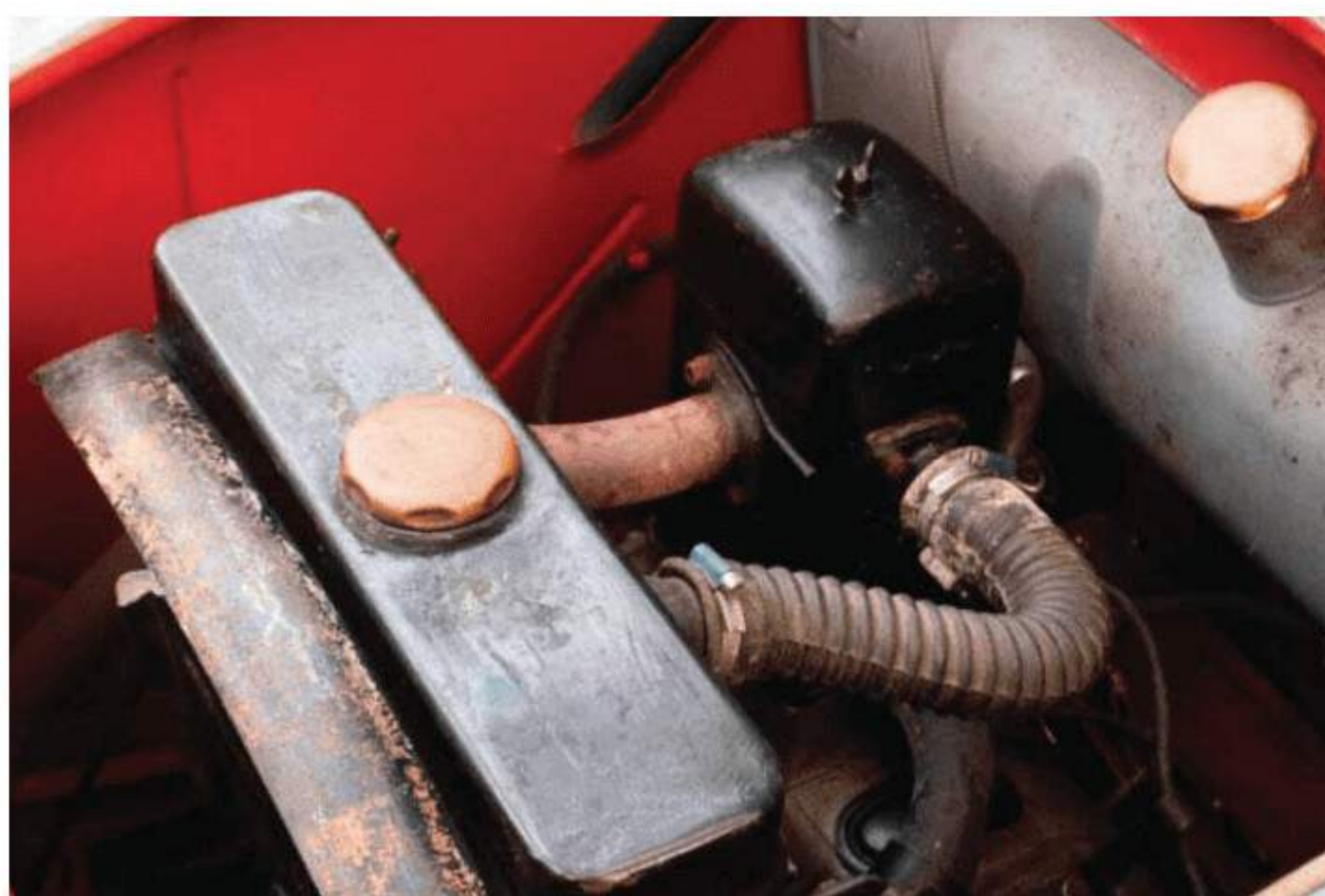
LOS SIGUIENTES HANOMAG

Tras el 2/10, Hanomag continuó desarrollando automóviles, aunque nunca llegaron a tener una difusión grande. En 1929 lanzó el 3/16, seguido por el aún mayor 4/23. El tipo 22k/23K de 1934, conocido como Strum, que tenía un seis cilindros en línea de válvulas en culata. Resulta interesante el Hanomag 1,3 Liter de 1939 (en la foto), con un cuatro cilindros y una carrocería muy avanzada para su época, lo estuvo fabricando hasta 1941.

Hanomag trató de introducir turismos con motor Diesel y fue pionera en su desarrollo, junto con Citroën y Mercedes-Benz. Presentó su modelo Rekord Diesel en 1936, el mismo año que el 260 D, pero no comenzó a producirlo hasta 1938. En 1939 fabricó un coche con motor Diesel de 1,9 l y carrocería aerodinámica que batió cuatro récords de velocidad. Ese año lanzó un nuevo modelo con motor Diesel, el 19K. Durante el periodo nazi y la guerra, Hanomag se dedicó principalmente a la fabricación de blindados semioruga. Hasta a los modelos de otras marcas los llamaban "hamomags", en ambos bandos. Tras la guerra, continuó su actividad de vehículos industriales y tractores. En España, Barreiros comercializó varios tractores Hanomag Barreiros, comenzando con el R335S de 1960. Curiosamente, desde 1956 Hanomag fabricaba una furgoneta llamada Matador.

El último intento de fabricar coches fue el prototipo Partner, que Hanomag presentó en 1951 como continuación del 1,3, aunque con un motor de dos tiempos y 697 cm³. Despertó muy poco interés en los salones donde se expuso, así que tras unas 20 unidades de preserie, canceló el proyecto.

Hanomag siguió existiendo como empresa hasta la quiebra en 1984. El grupo Komatsu la reflató en 1989 y continuó existiendo como Hanomag GmbH hasta que, en 2016, cambió de razón social a Komatsu Germany GmbH. Actualmente fabrica maquinaria de obras públicas.



Detalles, pese a todo. Esta es la versión cerrada de techo fijo. No faltaban lujos, como el jarroncito o el soporte trasero para un estuche. Monocilíndrico central trasero.



Tiene su gracia. Llámenme raro, pero su línea funcional sin compromisos me resulta atractiva. Me encanta el detalle de las una, dos y tres ranuras de ventilación.

EL KOMMISSBROT FUE UNO DE LOS PRIMEROS INTENTOS DE CREAR UN "VOLKSWAGEN" O COCHE POPULAR, ALGO QUE EN ALEMANIA YA SE PLANTEÓ A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

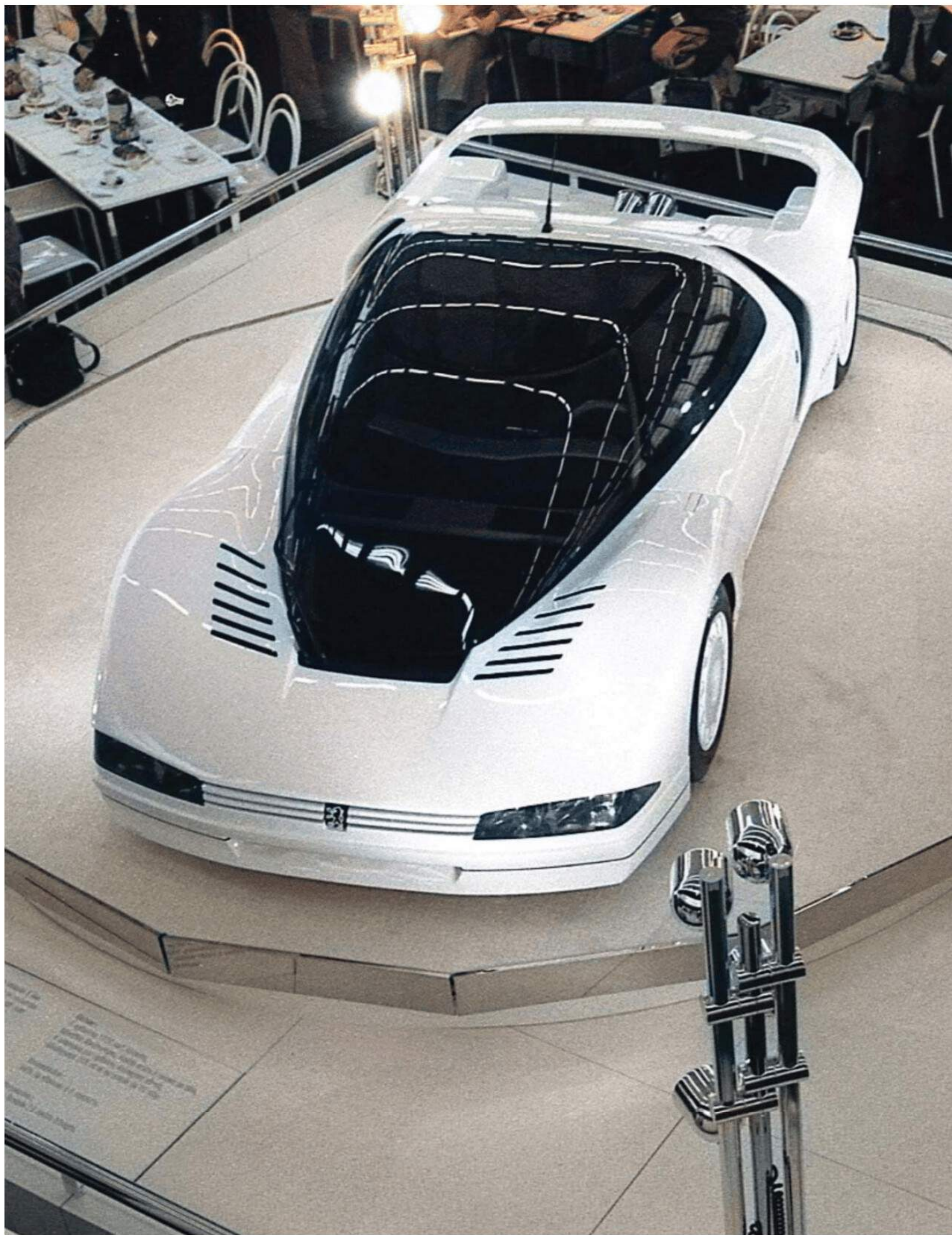
común, eso sí, con muelles helicoidales. Para frenar solo había un tambor en ese eje trasero que, además de las zapatas interiores, en su parte exterior tenía un freno de cinta. El bastidor consistía en una estructura plana de largueros y travesaños, sobre la que un entramado de madera servía de apoyo a la carrocería de chapa.

Alcanzaba 60 km/h, lo mismo que el Opel Laubfrosch. El Hanomag debía acelerar más porque solo pesaba en vacío entre 370 y 430 kg. Con lo pequeño que era, debía dar sensación de velocidad. Además, sin diferencial seguramente giraba más bien poco y, con ese tambor, frenar na y menos, como dicen en el sur.

Entre 1925 y 1928, Hanomag solo fabricó 15.775 unidades. Por una parte, el cliente previsto de personas con bajos ingresos no compró el coche. De hecho, fue más popular entre clases más adineradas. Por otra, Hanomag no tenía en Alemania la implantación necesaria para introducir este tipo de producto. Opel, que sí la tenía, vendía muchos más Laubfrosch, pese a la diferencia de precio: 119.484 unidades entre 1924 y 1931. **mc**

EPÍLOGO

Durante la posguerra, en Alemania hubo varios intentos de crear ese eslabón entre el coche y la moto como medio de transporte privado, como el BMW Isetta, el Messerschmitt KR200, el Heinkel Kabine o el Zündapp Janus. Algunos se siguieron fabricando en los 60, como el Fuldomobil o el Goggomobil, del que hubo varias versiones y superó entre todas ellas las doscientas mil unidades. En el Reino Unido, con gran tradición de autociclos, también hubo otras iniciativas, como el Bond el Scootacar. En España, el Biscuter. Pero, una vez que la producción en masa alcanzó cierto nivel, quedó claro que el coste de fabricación no era proporcional ni al tamaño del coche ni al del motor. Pese a todo, la industria ha seguido tropezando con esa misma piedra, algo que queda claro al comparar cómo era un smart en 1998 y cómo es hoy.





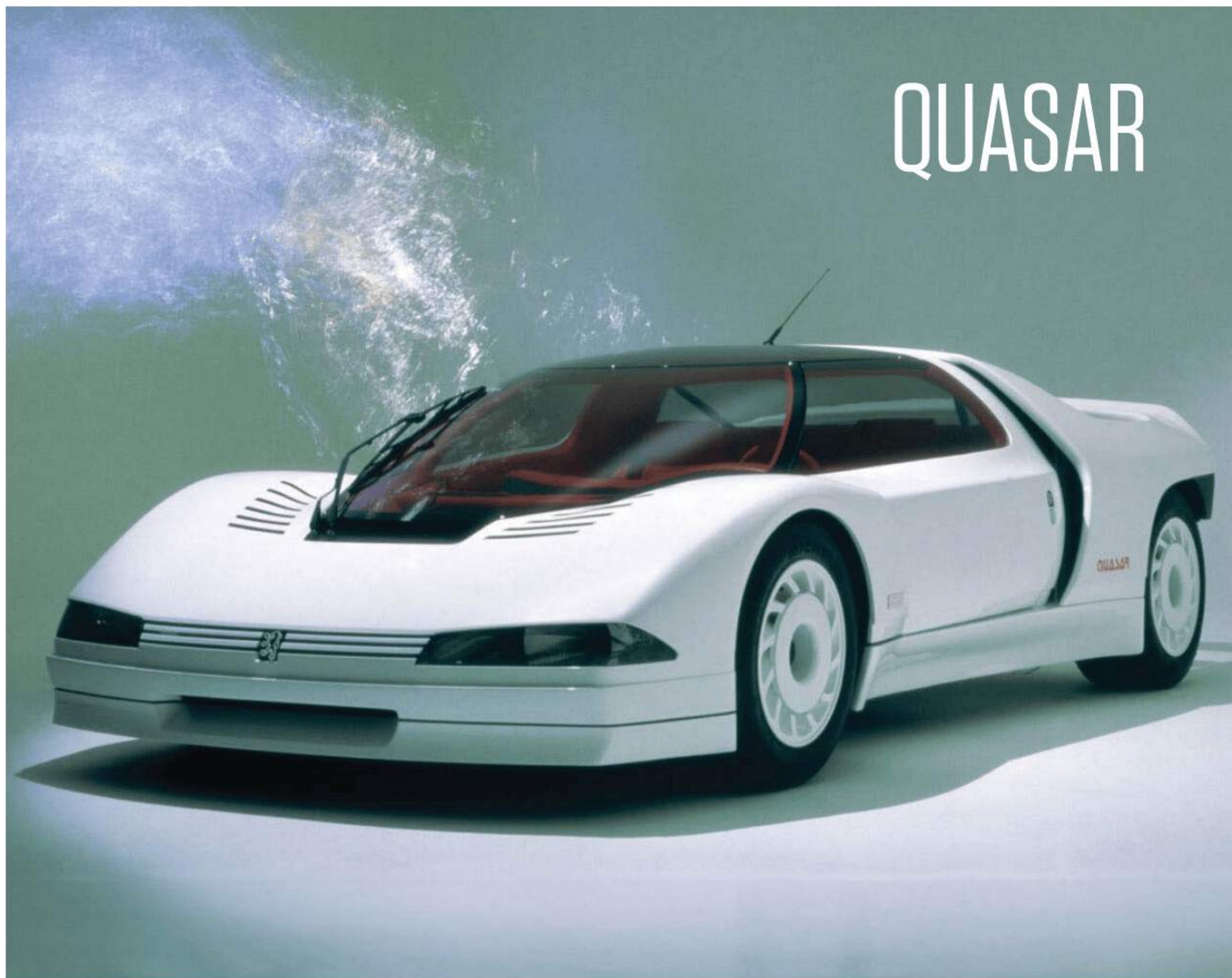
PROTOTIPOS PEUGEOT

CIENCIA FICCIÓN

En el inicio de los años ochenta, el Centro de Estudios de Investigación y Ensayo de Peugeot en La Garenne-Colombes estaba en plena ebullición. En las mesas de dibujo, los diseñadores daban rienda suelta a su imaginación para definir el automóvil del futuro.

J. BONILLA [TEXTO]. SLIB / PEUGEOT [FOTOS]

QUASAR



Laboratorio de ideas.

Aerodinámica y aire futurista se dan la mano en el primer "coche de salón" ideado en La Garenne.

Entre 1980 y 1983, el equipo de diseño de Gérard Welter estaba centrado en el proyecto M24. El nuevo compacto de Peugeot debía de ser la tabla de salvación de la marca después de tiempos de caos económico y industrial y cambios en el seno del grupo PSA (Peugeot-Citroën-Talbot). Vinculada a Sochaux desde los años cincuenta, Carrozzeria Pininfarina aportó sus ideas para inspirar un aire moderno al designado a ser caballo de batalla de la marca. Pero fueron las de Welter las que prevalecieron. En febrero de 1983 veía la luz el Peugeot 205 en el Salón de Ginebra.

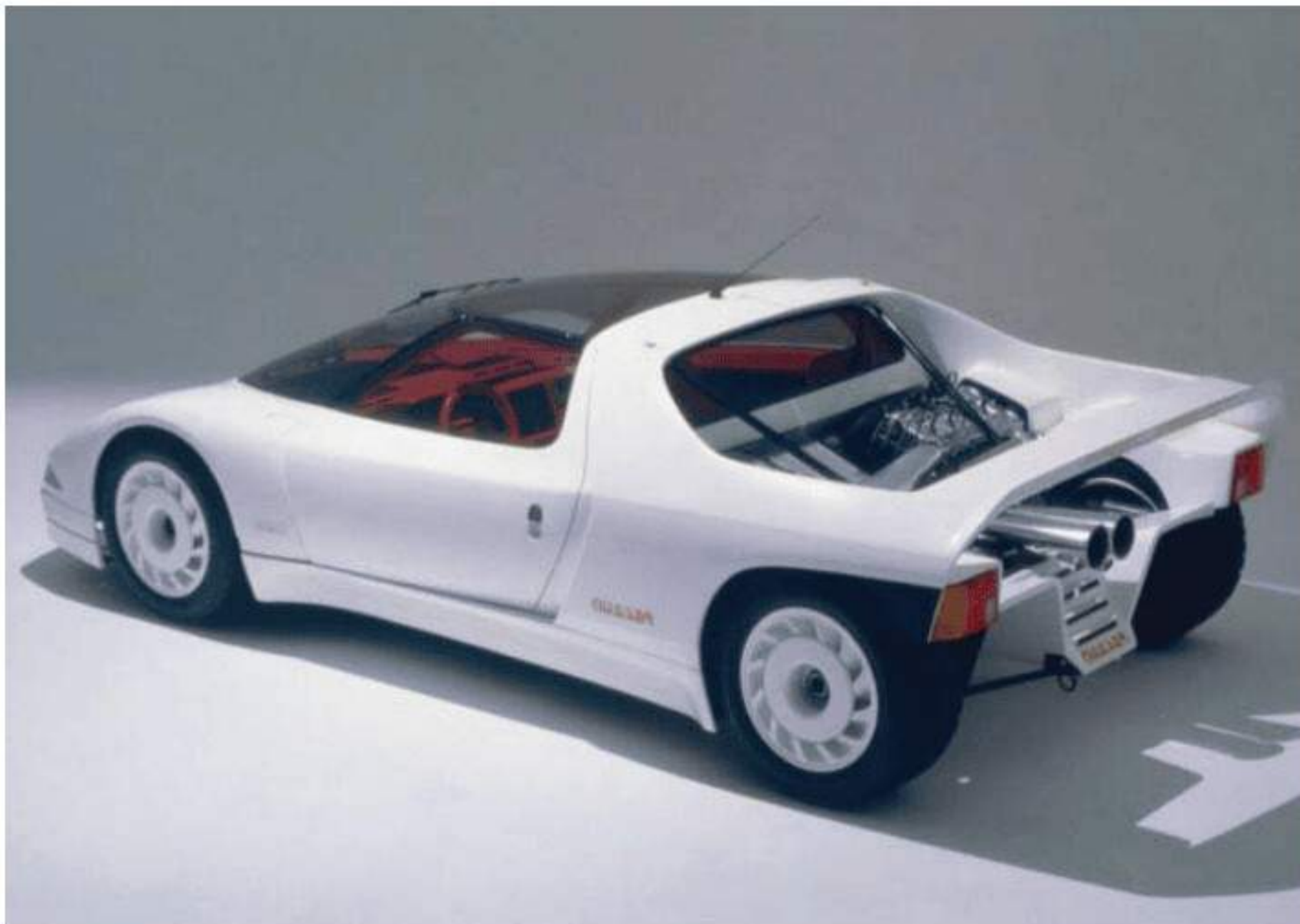
Derivado del propio utilitario de gran serie, ese mismo año Peugeot Talbot Sport desvelaba un prototipo de competición: el 205 Turbo 16. El propio Jean Todt, antes copiloto y luego director de PTS, había puesto toda la carne en el asador para relanzar esta iniciativa. La versión de carreras tenía un chasis tubular adosado a la célula central del monocasco de serie, un motor sobrealimentado colocado en posición central trasera y tracción a las cuatro ruedas. En 1985 y 1986, el 205 T16 dominó el mundial de rallyes y solo la prohibición del Grupo B frenó su palmarés. Aunque, a decir verdad, continuó engrandeciéndolo

en los grandes raids como el París-Dakar. Pero esa es otra historia.

Eso sí, mientras el 205 T16 doblegaba en los rallyes a los Lancia, Audi, Ford y Renault, en las mesas de dibujo de La Garenne se mantenía un ritmo de trabajo frenético. En los salones internacional del automóvil, París, Ginebra y Fráncfort principalmente, las marcas se afanaban por enseñar sus novedades y, muy importante, lo que estaba por venir. Las "vedettes" de los stands eran prototipos más o menos surrealistas. La carta blanca dada a los diseñadores tenía reflejo en conceptos ("concept cars" o "coches de salón") de vanguardia.

Peugeot se subió a ese carro, y Gérard Welter puso a su gente a desarrollar el primero de una serie de sucesivos proyectos: el Quasar. En astronomía, un cuásar viene a ser una galaxia recién nacida o un cuerpo celeste de gran luminosidad. La propia denominación resumía el pliego de intenciones de Peugeot.

Desvelado en el Salón de París de 1984, el 205 T16 Quasar tomaba la base, como se podía adivinar, del coche de rallyes, pero empaquetado en un envoltorio futurista y experimental. Inspirado en los bocetos del joven Eric Berthet, la línea exterior fue un ejer-



cicio de estilo basado en los criterios aerodinámicos imperantes del momento. Las aristas dejaron paso a formas fluidas y compactas. En esa dirección, el Quasar exhibía un perfil bajo y afilado, una amplia superficie acristalada que incluía el techo abovedado, puertas de apertura vertical (del tipo "guillotina") y una zaga abierta que dejaba ver la mecánica, como en un monoplaza de gran premio.

La carrocería del Quasar se construyó con materiales derivados de la alta competición: kevlar y fibra de carbono. Y el interior lo firmó otro diseñador de renombre, Paul Bracq. El rojo de la tapicería, el guarnecido, el salpicadero e incluso el volante acentúa aún hoy su carácter deportivo. En un alarde de sofisticación técnica, el cuadro de instrumentación era digital e incluía una gran pantalla de vídeo central con navegador. **mc**

GÉRARD WELTER Y EL DEPARTAMENTO DE COMPETICIÓN DE PTS TRABAJARON CONJUNTAMENTE EN EL QUASAR

A vista de pájaro. El motor biturbo derivado del 205 T16 queda al aire en la zaga. Otro detalle específico son las puertas de tipo "guillotina".



BARCOS Y ALETAS

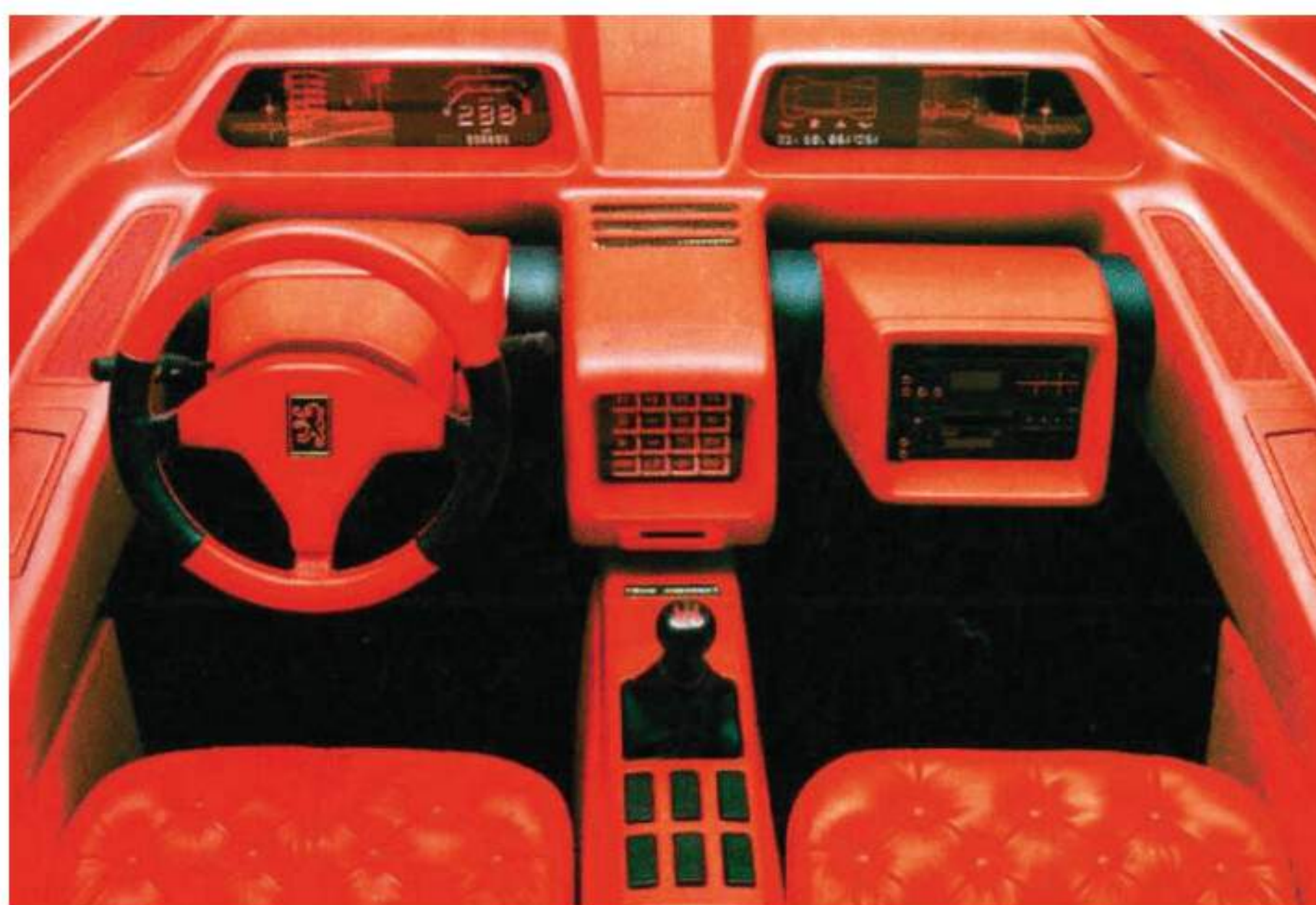
En una marca que comenzó fabricando molinillos de café a inicios del siglo XIX, la promoción de sus productos ha sido una constante. Aunque en este artículo descubrimos los "coches de salón" de los últimos cuarenta años, Peugeot ha dado siempre rienda suelta a sus técnicos para desarrollar su creatividad y concebir vehículos fuera de serie. En algunos casos, esas ideas quedaron como meros ejercicios de estilo o propuestas con fines publicitarios; en otros, se ensayaron planteamientos o elementos que tuvieron eco en el campo de la competición con más o menos acierto. Uno de los primeros fue un vehículo en apariencia anfíbio. En 1925, bajo la dirección de Lucien Rosengart, Peugeot comenzó a estudiar una línea de motores marinos para aplicar a pequeñas embarcaciones. Para promover la iniciativa, en 1926 se montó el casco de una canoa sobre el autobastidor de un automóvil Tipo 177 (foto inferior) y se exhibió en distintos salones. No pasaba de ser un coche con una carrocería singular. Más visos de realidad tuvo el 402 "Andreu" de 1936 (foto superior). Su denominación obedece al apellido de su creador, Jean Andreu, un ingeniero que aplicó conceptos aerodinámicos con un criterio científico. Las líneas redondeadas y fluidas y la aleta dorsal posterior tenían una incidencia real en la dinámica del coche. Su Cx bajaba de 0,68 [en el modelo de serie] a 0,34. En la práctica, el 402 "Andreu" lograba una velocidad superior a 140 km/h con un motorcito de apenas 55 CV.





PROYECTO "VERA"

Con la Crisis del Petróleo de 1973 haciendo estragos y a petición de la agencia energética estatal francesa, Peugeot inició un programa para desarrollar automóviles de bajo consumo. El proyecto VERA (Véhicule Économe de Recherche Appliquée o Vehículo Económico de Investigación Aplicada) vio la luz en 1979, con un prototipo basado en el modelo 305 (foto superior) y equipado con un motor diésel. Más consistentes fueron las siguientes propuestas, cuyos estudios aerodinámicos y la reducción significativa del peso gracias al empleo de materiales ligeros tuvieron resultados positivos. En los Vera Plus de 1982 y Vera Profil de 1985 (fotos inferiores) ya se intuían las formas de los futuros Peugeot 309 y 405. El Vera Profil, con el motor turbodiésel de 1,7 l e inyección directa (50 CV), logró un consumo de 2,7 l/100 km rodando a una velocidad media de 90 km/h.



Ciencia ficción.

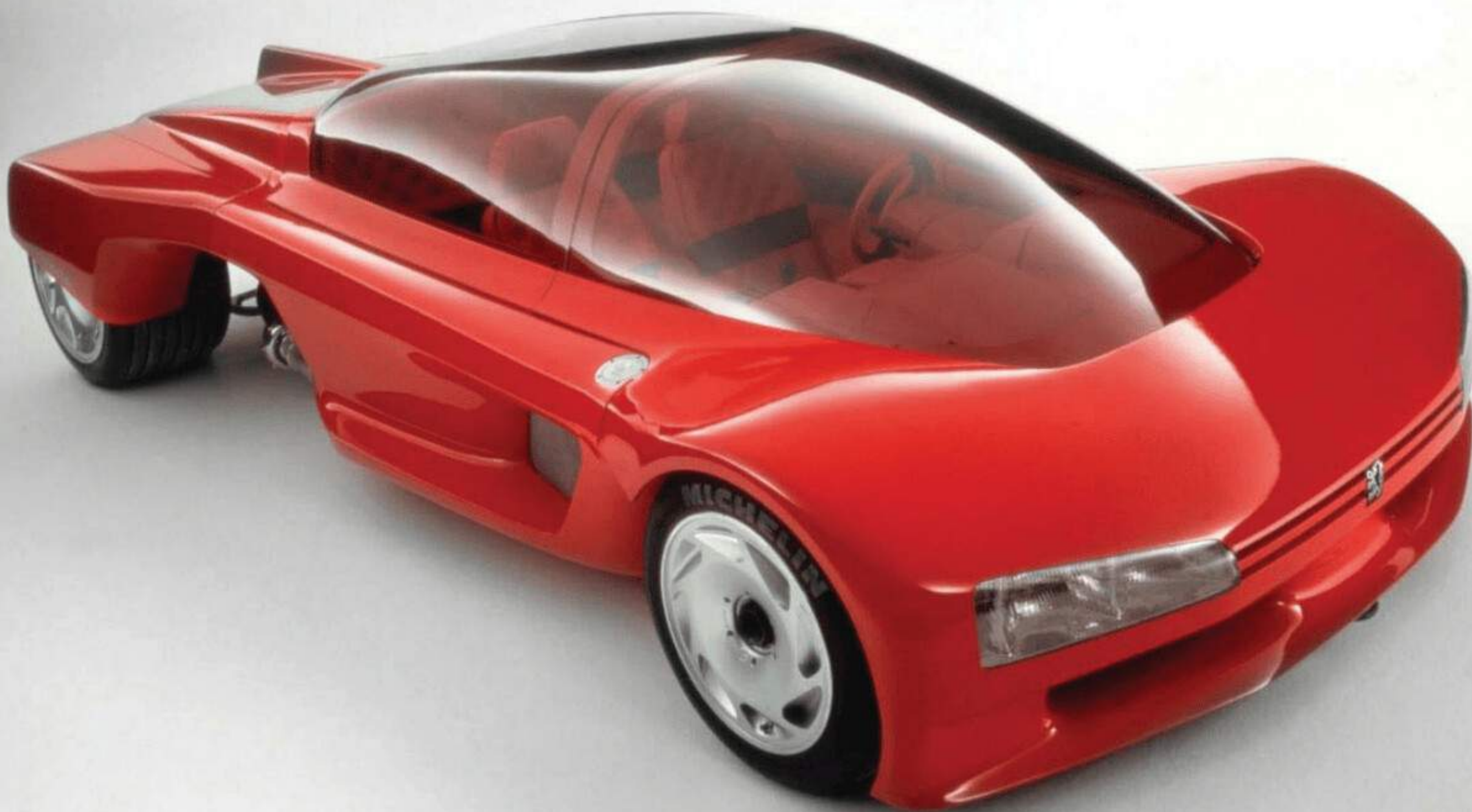
Puesto de mando con formas cúbicas que recuerdan las naves estelares televisivas.

Más allá de las propuestas estéticas más o menos viables, los coches de salón han servido y sirven a Peugeot de campo de experimentación de técnicas complejas y de nueva hornada. Sobre todo, los ingenieros ensayaron mecanismos innovadores de seguridad y de ayuda a la conducción, aplicados a mecánicas ya contrastadas como es el caso.

Dos años después de enseñar el Quasar, Peugeot volvía a llamar a las puertas del futuro con el Proxima. A grandes rasgos, su estilo recuerda al Lancia Zero de 1970 dibujado por Marcello Gandini (Bertone), pero con unos volúmenes más acentuados y redondeados. El equipo de Gérard Welter ya hizo uso de los ordenadores para calcular, definir y combinar formas con evidentes matices aeronáuticos y de la alta competición.

El habitáculo de cuatro plazas (2+2) está envuelto por una cúpula transparente de policarbonato, sin montantes. Para permitir el acceso, parte de esa cubierta se desliza hacia atrás como la carlinga de un avión de caza y la otra bascula hacia delante. No existen puertas ni ventanillas al uso. Unas células solares integradas en la tapa-motor trasera se encargan de alimentar el sistema de ventilación interior.

PROXIMA



La carrocería fue un ejercicio de inspiración en los sport-prototipos del mundial de resistencia. El frontal es ancho y minimalista, abrazado en una sola pieza continua a la cubierta traslúcida. El diseño alargado de los faros y la parrilla delantera avanzaban la fisonomía del inminente Peugeot 405 de 1987.

Visto de perfil, los pontones laterales se hunden hacia dentro en su tramo posterior, para canalizar el aire hacia la mecánica, y quedan interrumpidos al final. Las ruedas están parcialmente carenadas. E igual que en el Quasar, en su construcción los hombres de Peugeot emplearon materiales compuestos de resina, kevlar y fibra de carbono. El Proxima pesa 1.080 kg en vacío.

Aunque mantiene el tono rojizo del prototipo anterior, el interior poco más tiene en común y constituyó un trabajo de simetría perfecto. La información —digital, cómo no— está distribuida en sendos bloques cúbicos delante del conductor y el pasajero, e incluye cinco pantallas de vídeo en color y táctiles. Dos de ellas cumplen la función de los retrovisores exteriores, cuyas cámaras debían de quedar ocultas en las aletas delanteras y en la parte trasera. Esta tecnología se está empezando a implantar ahora en los modelos de alta gama.

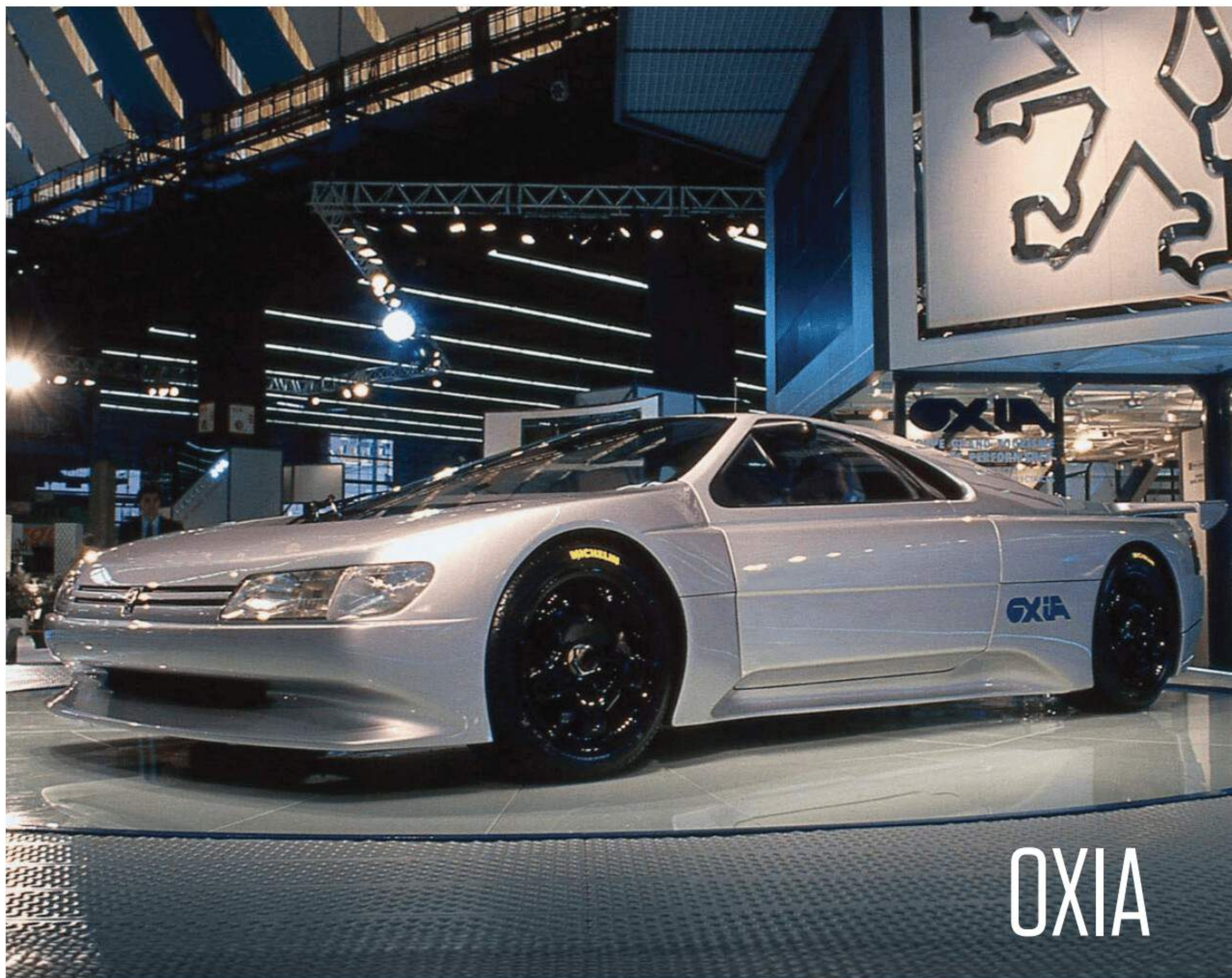
Mecánicamente, el Proxima conserva el esquema de motor central trasero, pero colocado en posición longi-

tudinal y con un planteamiento de tracción a las cuatro ruedas no permanente. La transmisión delantera se pone en funcionamiento electrónicamente cuando el sistema detecta que las traseras pierden adherencia. El paquete tecnológico incluía control de tracción, radar de proximidad que actúa sobre los frenos en caso de emergencia y comprobación de la presión de los neumáticos, entre otros.

Bajo la tapa trasera queda oculto otro motor conocido. Es una versión sobrealimentada del V6 PRV, de 2,8 litros y cuatro válvulas por cilindro. Provisto de dos turbocompresores —cada uno asociado a un intercooler aire-aire—, la potencia alcanzaba en su día 680 CV, canalizados a través de una caja de cinco relaciones y un embrague pilotado. Según declaró Peugeot en su presentación en el Salón de París de 1986, el Proxima podía superar los 345 km/h. **m**

Burbuja de cristal. La inspiración aeronáutica está latente en cada detalle de la carrocería, por otro lado minimalista.

LA CARROCERÍA ESTÁ PLANTEADA
ALREDEDOR DE UN INTERIOR A MODO DE
CARLINGA DE UN AVIÓN DE CAZA



OXIA

Sport prototipo de calle.

Dejando de lado su talante conceptual, el OXia bien podría haber sido un superdeportivo real o de serie limitada.

El año 1988 comenzó con una nueva victoria del Peugeot 205 T16 Grand Raid en el París-Dakar, de la mano de Juha Kankkunen. Era el tercer triunfo consecutivo del equipo francés en el rallye africano. Ari Vatanen hizo lo propio en la célebre subida estadounidense a Pikes Peak. Lanzada un año antes, la berlina media 405 recogió el testigo deportivo del 205, con idéntico éxito, e inició su vida comercial recibiendo el máximo galardón internacional, el "Car of the Year".

En el Mondial de l'Automobile —así se empezó a denominar desde entonces el salón parisino—, Peugeot también presentó el OXia. En relación con los conceptos precedentes, el nuevo prototipo surgido de la factoría de sueños de La Garenne bien podría haber sido producido en serie (limitada). Era un biplaza que nada tenía que ver con las berlinas y derivados fabricados en Sochaux, Poissy o en las sucursales de Ryton (Reino Unido) y Villaverde (España). Pero a diferencia del Quasar y el Proxima, podía rivalizar de tú a tú con superdeportivos reales vendidos al público como el Ferrari F40, el Porsche 959 o el Lamborghini Countach.

Aquel mismo año de ventura, Peugeot Talbot Sport comunicó su intención de regresar a los circuitos con un sport-prototipo para el mundial de resistencia. En

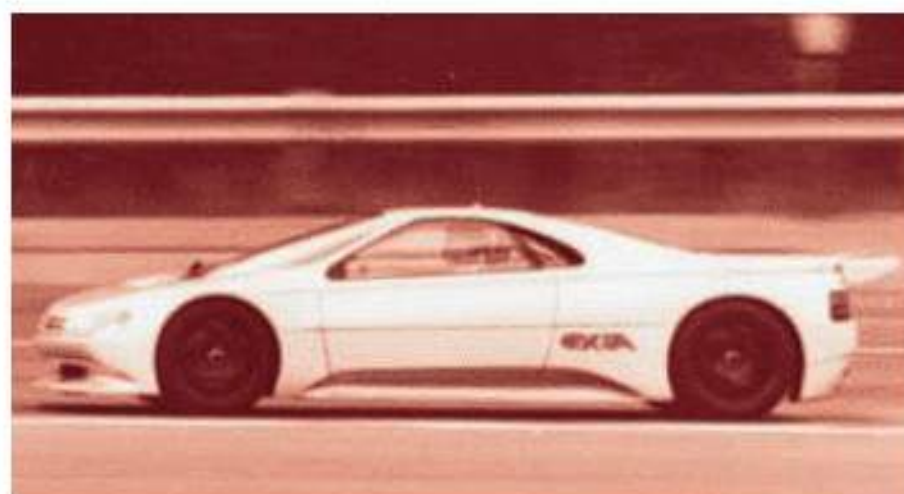
1990 hacía su debut el 905; y, dos años después, el equipo liderado por Jean Todt ganó los campeonatos de marcas y de pilotos y las 24 Horas de Le Mans.

El OXia sentó las bases y el estilo del 905. Peugeot construyó dos unidades que, además de ser exhibidas en los principales escaparates internacionales, fueron probadas en pista y se las llegó a registrar a 350 km/h.

Bajo un estilo muy identificativo con la imagen de la marca, el biplaza unificaba un compendio tecnológico de vanguardia. Aunque más allá de la forma, los diseñadores dieron prioridad a la función. Ligereza y aerodinámica se volvían a dar la mano. La carrocería de fibra de carbono y kevlar se unía a un estudiado chasis de aluminio, tan liviano que apenas pesaba 80 kg.

Para hacerlo más reconocible, los hombres de Gérard Welter usaron elementos de la producción en serie, como los faros delanteros del 605 o los pilotos traseros del 405. El frontal, con un capó corto y un parabrisas prolongado y embutido en él, tenía reminiscencias con el Proxima. Incluso en la vista cenital se pueden apreciar en la parte delantera las 18 placas solares que alimentan el sistema de climatización interior cuando el coche está parado.

Sin apenas voladizos, el OXia presenta una célula central con montantes y una apertura de puertas convencional. La superficie acristalada continúa siendo generosa,



aunque ya no incluye el techo; y la zaga termina en un alerón ajustable según la velocidad.

Bajo esa línea que tiene más de ciencia que de ficción, los ingenieros continuaron aplicando un compendio tecnológico de última hornada. La luneta trasera deja entrever el conocido motor V6 PRV de 2,8 l, colocado en posición transversal y potenciado con dos turbocompresores, como en el Proxima.

Para digerir los 680 CV, cuenta con una caja de cambios de seis relaciones, tracción a las cuatro ruedas —que también son directrices—, diferenciales autoblocantes y suspensiones activas reguladas electrónicamente; antibloqueo de frenos y dirección con asistencia variable.

De puertas adentro, el puesto de conducción abandona el aire futurista y muestra una instrumentación analógica, combinada, eso sí, con un ordenador de a bordo, radioteléfono y un equipo de navegación. **mC**

EL OXIA SE ALEJA DEL CONCEPTO TEÓRICO Y PROFUNDIZA EN UNA APLICACIÓN PRÁCTICA DE LOS EXPERIMENTADO HASTA ENTONCES

Constatación práctica. Para demostrar el potencial del Oxia, Peugeot lo llevó al terreno ideal, una pista de velocidad. El cuadro ya tiene un aspecto más funcional.



ENCHUFADOS

Los actuales Peugeot eléctricos hunden sus raíces en un cochecillo concebido hace más de ochenta años. En 1941, en pleno conflicto bélico, la necesidad de asegurar la movilidad en las ciudades y ante el racionamiento de la gasolina, la marca de Sochaux desarrolló el VLV (Vehículo Léger de Ville). Básico en su diseño y fabricación, este microcoche descapotable de solo dos plazas (fotos inferiores) tenía cuatro baterías, podía alcanzar 30 km/h y su autonomía rondaba los 70 km. En cinco años se comercializaron 377 ejemplares. Décadas después (1984), Peugeot trató de poner en marcha un programa urbano en París con un 205 eléctrico. El prototipo montaba doce baterías y un motor Leroy-Somer de 17,5 kw, capaz de recorrer 100 km. Ya en las postrimerías del siglo XXI, el Bobslid (foto superior) proponía un coche triplaza con motores eléctricos en cada eje.





1985 PEUGEOT GRIFFE 4

El inicio de la relación de Pininfarina y Peugeot se remonta al modelo 403 de 1955. Desde entonces, el diseñador italiano plasmó su estilo en los sucesivos 404 y 204 y alumbró elegantes cupés y descapotables. Con el propósito de celebrar esas tres décadas de colaboración, vio la luz este prototipo de dos puertas, que deja entrever el estilo del futuro 406 Coupé.



1996 PEUGEOT 406 TOSCANA

Más evidente que el anterior fue este ejercicio de estilo firmado también por Pininfarina un año antes de ser presentado el cupé definitivo. Con un marcado acento futurista, el 406 Toscana era un descapotable, con un techo de cristal extraíble. El perfil es afilado y limpio, sin montantes laterales. Las puertas carecen incluso de marcos para la ventanillas y la zaga está rematada por un alerón que une ambos pilotos.



1996 PEUGEOT ASPHALTE

Aunque puede parecer un coche de tres ruedas, en realidad detrás tiene dos muy juntas. Esta disposición trapezoidal da el carácter lúdico a este coche de salón biplaza. La carrocería es de una sola pieza y una tapa permitía ocultar el asiento del pasajero —incluso se escondía el arco de seguridad trasero—, consiguiendo la apariencia de monoplaça. El volante y pedalier son ajustables y equipa un cuatro cilindros de 90 CV.



2000 PEUGEOT VROOMSTER

Este año, Peugeot puso en marcha un programa de microcoches ciudadanos denominados City Toyz. A camino entre el coche y la motocicleta, alguno de estos prototipos como el ya citado Bobslib era eléctrico. El Vroomster, en cambio, lleva un el cuatro cilindros de 1,6 l y 109 CV montado en el 206. Su singularidad se ve reflejada en una carrocería abierta, biplaza en tandem y un parabrisas sobredimensionado.



2000 PEUGEOT FELINE

Un año después del lanzamiento de la berlina 607 de su gama alta, Peugeot enseñó en el Salón de Ginebra este roadster conceptual, con estructura de fibra de carbono. En la tradición de los biplazas deportivos, en el Feline se sustituye la tradicional capota por una cúpula transparente, cuya mitad posterior es extraíble. Bajo el largo capó delantero se oculta el conocido motor V6 PRV de 3,0 l y 210 CV.



2002 PEUGEOT RC

A partir de un bastidor monocasco construido con fibra de carbono, vieron la luz estos dos cupés 2+2 denominados "Picas" (negro) y "Diamante" (rojo). Además del color, el primero montaba un motor de gasolina (2,0 l y 181 CV) y el segundo, el HDI diésel (2,2 l y 133 CV) de los 406 Coupé y 607. En ambos casos, la mecánica va colocada en posición central trasera y su peso no superaba los 950 kg.



2003 PEUGEOT 4002

En 2002, el departamento de diseño de Peugeot lanzó un concurso dirigido a los jóvenes, solicitando el proyecto de un coche inspirado en líneas de modelos antiguos. El alemán Stefan Schulze ganó con esta exótica propuesta que tomaba como referencia las líneas aerodinámicas del 402 Darl'mat Special de los años treinta. Una maqueta a escala 1/1 del 4002 fue expuesta en el Salón de Fráncfort de 2003 con carrocería de fibra.



2004 PEUGEOT 907 V12

Más visos de haber sido fabricado en una serie limitada tuvo este exuberante cupé equipado con un motor delantero V12 de 6,0 l y 500 CV. El departamento de proyectos avanzados de Peugeot lanzaba la idea de un gran turismo de altas prestaciones que se pudiera medir con los Ferrari y Mercedes-McLaren coetáneos. En su construcción se usó la fibra de carbono y el techo y el parabrisas son una pieza única de cristal.



2005 PEUGEOT 20-CUP

A diferencia del Asphalte, este biplaza sí es un vehículo de tres ruedas. Su imagen rompedora esconde un planteamiento que trataba de combinar ligereza, agilidad y altas prestaciones. Su frontal adelantaba el estilo del 207 y la carrocería estaba construida sobre un monocasco de fibra de carbono. Lleva un cuatro cilindros sobrealimentado de 170 CV, cambio secuencial y un basculante monobrazo en la rueda trasera.



2010 PEUGEOT EX1

En la era de los vehículos eléctricos, este prototipo experimental está propulsado por dos motores de 170 CV cada uno, colocados uno en cada eje, asistidos por tres baterías de ion-litio con capacidad de 30 kWh. Como el anterior, tiene un monocasco de carbono y pesa 750 kg. En el circuito francés de Monthléry estableció varios récords de aceleración —0 a 100 km/h en 3,58 segundos— y su velocidad máxima llegó a 260 km/h.



2010 PEUGEOT SR1

Con Gilles Vidal al frente del departamento de diseño, Peugeot arranca la segunda década del siglo XXI con este cupé-targa de tres plazas (2+1). Su estilo combina fluidez y musculatura en los pasos de ruedas. Mecánicamente, el SR1 incorpora la tecnología HYbrid4 de los Peugeot de alta gama del momento. Une un motor delantero de gasolina sobrealimentado de 1,6 l (218 CV) y uno eléctrico de 95 CV en el eje trasero.



2011 PEUGEOT HX1 HYBRID

Del laboratorio Design Lab de Peugeot surge este prototipo futurista, cuya carrocería de cinco metros es una mezcla de monovolumen y familiar. Lo característico de este diseño es la apertura vertical de las puertas. Como el SR1, la parte mecánica es híbrida, con un motor térmico HDI (2,2 l y 204 CV) y un eléctrico de 95 CV. El interior cuenta con inserciones de fresno natural y metales cepillados.



2012 PEUGEOT ONYX

Peugeot recupera la idea de un superdeportivo capaz de alcanzar 400 km/h, según declaraba en su dossier de presentación. Su estilo recuerda al Oxia de 1988, pero claramente evolucionado. Desarrollado en el centro ADN —Automotive Design Network— del grupo PSA en Vélizy, tiene un chasis de viga central y en su carrocería se emplean láminas de cobre, aluminio y fibra de carbono. Lleva la mecánica del 908 de competición.



2014 PEUGEOT EXALT

Esta berlina de línea deportiva bebe del Onyx, pero con un planteamiento más funcional. Con una línea de cintura elevada, la carrocería mezcla el acero desnudo y otros metales más sofisticados como el tejido denominado "Shark Skin" (piel de tiburón). El interior es también un ejercicio de diseño futurista sumado a elementos y materiales de vanguardia. Está impulsado por el sistema híbrido enchufable HYbrid 4 del RCZ-R (340 CV).



2018 PEUGEOT E-LEGEND 504 COUPE

Inspirado en el 504 Coupé de Pininfarina (1969), el e-Legend es un concepto concebido como vehículo eléctrico, autónomo y conectado. Cuando se selecciona el modo autónomo el volante se esconde y deja a la vista una pantalla de 49 pulgadas. El sistema de propulsión consta de un motor de 462 CV y una batería de 100 kWh. La tracción es a las cuatro ruedas y es posible hacer la carga por inducción, sin cables.



2023 PEUGEOT INCEPTION

Muchos de los detalles técnicos y de estilo que veremos en los futuros Peugeot ya se han vislumbrado en esta reciente creación. Regresan las amplias superficies acristaladas, las líneas cortantes, una trasera terminada en ángulo y un frontal poderoso. Desde el volante y el cuadro i-cockpit, denominado ahora "hypersquare" se dominará todas las funciones. Por supuesto, la nueva era se plantea absolutamente eléctrica.





DAIMLER DB18 SPECIAL SPORTS DROPHEAD COUPÉ BAKER

TAN INGLÉS COMO CHURCHILL

La industria británica de la postguerra se debatía entre los inevitables avances tecnológicos y la tradición del diseño autóctono, tantas veces cuestionado fuera de sus fronteras. El binomio Daimler-Barker, sin embargo, supo crear un conjunto sumamente equilibrado.

FRANCISCO CARRIÓN [TEXTO]. M.H. [FOTOS]





A la moda. El optimismo de la postguerra se tradujo en automóviles bicolores, con neumáticos de banda blanca y con abundancia de piezas cromadas. Los hombres de Daimler se apuntaron también a esta tendencia.





De un aspecto sorprendente y con un talento especial para los viajes rápidos y extremadamente suaves a larga distancia, el Daimler es un coche que cualquiera puede apreciar. Respondiendo también a un manejo inteligente de los controles, ofreciendo lo último en suavidad y rapidez, es un coche fácil de conducir que, sin embargo, tiene un atractivo muy especial para el conductor entusiasta". Con esta rimbombancia tan típicamente británica describía la revista inglesa "The Motor" el Daimler Special Sports en su edición del 14 de junio de 1950, dejando leer entre líneas que efectivamente era un modelo más de lujo que deportivo, a pesar del larguísimo y recargado apelativo que recibía en catálogo.

Antes de nada, la Daimler británica no debe ser confundida con su homóloga teutona, pero como aquella, es uno de los pocos fabricantes que puede —o más bien, podía— presumir de haber sido establecida en los albores de la industria del motor, pues fue fundada por Harry John Lawson en 1896. Durante prácticamente toda su existencia centró su producción en vehículos grandes, lujosos y pesados, y no en vano fue la favorita de la Casa Real Británica, por mucho que Rolls-Royce haya trascendido como tal para los profanos en la materia.

La marca Daimler estuvo ligada desde el año 1910 al grupo BSA, y fue absorbida por Jaguar en 1960. Desde entonces coexistió fabricando modelos cada vez más similares a los de Jaguar, hasta que finalmente cerró sus puertas en el año 2010, convertida en otro triste ejemplo del "badge engineering" que tantas buenas industrias británicas se llevó por delante.

Sin embargo, muchos años antes de este desafortunado final, Daimler era una exitosa compañía que en los años previos a la Segunda Guerra Mundial había presentado un modelo destinado a la clase media inglesa: el Fifteen. Montaba un nuevo motor con seis cilindros en línea y dos litros y medio de cilindrada, que fue evolucionando discretamente —como mandan los cánones en semejante empresa anglosajona— hasta convertirse en el DB18 anunciado para 1939, justo antes del comienzo del conflicto. Incorporaba como novedad total en la marca una suspensión delantera independiente, mientras que el citado motor era una evolución del original con válvulas en cabeza introducido por primera vez en 1933. El embrague hidráulico, la caja de cambios de cuatro velocidades con preselector Wilson y el eje trasero con transmisión por tornillo sin fin habituales en otros Daimler de mayor tamaño —y precio— se encargaban de hacer llegar la potencia a las ruedas traseras.

Las opiniones positivas de prensa y público no tardaron en llegar, resaltando lo equilibrado del conjunto. Pero el azar quiso que escasas unidades fueran producidas antes de que los bombardeos nazis acabaran con la factoría Daimler en 1940. Hasta ese momento

**LA NUEVA GAMA PRESENTADA POR
DAIMLER EN EL SALÓN DE LONDRES DE
1948 MOSTRABA UN PRIMER GUIÑO A
LA AERODINÁMICA**



Bien controlado. En el amplio salpicadero, realizado completamente en madera, destacan los seis indicadores diferentes que muestran la velocidad, las revoluciones, la carga de la dinamo, la presión de aceite, la temperatura y la hora. Sobre estas líneas, el mando del cambio preselector Wilson, en el que la cuarta velocidad es considerada como overdrive.



solo se habían construido ocho unidades del DB18 en versión Drophead Coupé —es decir, convertible de dos puertas—, cuya carrocería era obra del renombrado especialista británico Carlton Carriage & Co. Y aunque inmediatamente la fábrica se reconstruyó, la producción se reorientó al esfuerzo bélico, abandonando rápidamente la producción de automóviles de turismo.

Mientras tanto, la dirección de la compañía decidió conservar uno de aquellos DB18 Drophead Coupé para las visitas oficiales, unidad que incluso fue utilizada por el mismísimo Winston Churchill, primer ministro británico en tiempos de guerra. En los años 1944 y 1949 se le pudo ver a bordo del Daimler DB18 durante desfiles y eventos oficiales, incluso una vez superado el conflicto. Esta unidad estuvo en manos de Daimler hasta el año 1950, por lo que es de suponer que muy seguramente sirvió de modelo para el desarrollo de la nueva versión que estaba en ciernes.

En el primer Salón del Automóvil de Londres celebrado ya en días de paz, en 1948, se presentó por fin la nueva gama Daimler, que incluía una versión renovada del DB18. Mecánicamente las novedades fueron la inclusión de frenos hidráulicos y un aumento de potencia hasta 85 CV, gracias al uso de dos carburadores.

Los mayores cambios estaban en el exterior, con una línea más aerodinámica y fluida acorde a los nuevos tiempos. En el Drophead Coupé, versión convertible obra del recordado especialista Barker & Co a la que corresponde el coche de las fotografías, la carrocería estaba claramente inspirada en el modelo de preguerra creado por el carrocerero Carlton. Esto era obvio especialmente



en cuanto al transgresor guardabarros trasero, dotado de una especie de labio leporino que en esa primera versión servía de punto de partida de la separación de los dos colores de la carrocería. En el modelo Barker de postguerra, la separación de colores no coincidía con el “corte” en el guardabarros trasero, amén de otras muchas diferencias estéticas que a la postre hacían que la carrocería fuera totalmente diferente.

En el frontal la calandra del radiador ahora era curva, y los faros estaban integrados en las aletas. Estas eran mucho más largas que las de preguerra, incluyendo el lateral de las puertas y llegando hasta las aletas traseras, lo que prefiguraba el estilo “pontón” que sería común en los años 50. En el interior, el salpicadero ahora incluía espacio para un autorradio y un nuevo volante de tipo “banjo”, mientras que el asiento trasero -a pesar del considerable tamaño del coche- consistía en una única banqueta situada en posición perpendicular a la marcha. Y por supuesto, abundaban los cueros y maderas de alta calidad, como mandaba la tradición británica. Finalmente, las llantas habían perdido en esta versión de postguerra sus múltiples aberturas de aireación, pasando a ser ciegas.

De esta versión Drophead Coupe de Barker se fabricaron unas quinientas unidades hasta 1953, aunque tam-

bién hubo otra que se fabricó de manera paralela en el carrocerero Hooper & Co., de formas mucho más barrocas y pesadas, de la que solo se construyeron ocho unidades. La explicación está en que tanto Daimler como Barker y Hooper formaban todos ellos parte del conglomerado industrial BSA, lo cual daba espacio a pequeños experimentos como estos.

La unidad de las fotografías, carrozada por Barker, pertenece a la colección del gran aficionado tinerfeño Emilio Pérez de Ascanio, que lo adquirió allá por el año 1980. El coche había sido llevado a las islas por un ciudadano inglés que poseía en Canarias una inmobiliaria, y que lo había utilizado con matrículas inglesas hasta que finalmente en el año 1965 lo matriculó en la provincia de Tenerife con la placa que aún luce hoy en día. Según su actual propietario, el coche pasó largas temporadas en desuso debido a que el complicado cambio Wilson con preselector —que permite elegir la velocidad desde un pequeño mando situado tras el volante, que finalmente engrana la nueva marcha solo cuando pisamos el pedal de embrague— solía averiarse con frecuencia, y los talleres de la zona tenían serias dificultades para repararlo y ajustarlo.

El Daimler fue llevado a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y allí fue abandonado en un solar junto

SOLO SE FABRICARON UNOS 500 SPECIAL SPORTS DROPHEAD COUPE DE BARKER, Y EN LAS ISLAS CANARIAS SE CONSERVAN DOS UNIDADES



A elegir. En el interior destaca que a la palanca de cambios normal en el piso se suma la palanquita del preselector Wilson tras el volante.





con un Mercedes-Benz 190 SL, oficiando ambos vehículos de casetas improvisadas para perros. Así, en un estado lamentable, pintado de amarillo ocre y con el eje trasero desmontado lo descubrió Emilio, que aún así pagó treinta mil pesetas de las de 1980, que era entonces una cifra considerable.

Una vez en Tenerife y ya en su nuevo hogar, su flamante propietario procedió a desmontar hasta el último tornillo con el fin de restaurarlo por completo. Logró ponerse en contacto con el propietario original, que para su sorpresa aún conservaba varios documentos, manuales de usuario y una vieja foto en la que se veía el Daimler como nuevo y con su pintura original. Esto le sirvió como guía para la restauración, aplicándose los tonos originales gris claro y oscuro que pueden verse en las fotografías, y que combinan a la perfección con el vistoso color rojo de la tapicería de cuero.

La carrocería, de considerable tamaño, está fabricada enteramente en aluminio, lo cual evitaba los típicos problemas de óxido de las carrocerías metálicas, a la par que ayudaba a contener un poco el peso total del conjunto. Y esto no debe tomarse a la ligera en este caso, pues según Emilio "el chasis es muy robusto, casi parecía de camión", e incluso lleva adosado en cada una de las cuatro suspensiones un gato fijo, algo bastante común en los vehículos británicos de lujo de aquella época. Por lo demás el coche ha aguantado increíblemente bien el paso del tiempo, y actualmente pocos dirían que fue restaurado hace ya la friolera de 44 años. **mc**

Agradecimientos a Emilio Pérez de Ascanio y Rafael Díaz Naval.

EPÍLOGO

Dotado de una estética agradable y un funcionamiento intachable, estos DB 18 Drophead Coupé lograron sin embargo una difusión escasa, con apenas medio millar de unidades producidas. Quizá su talante netamente británico los hizo poco atractivos al otro lado del Atlántico, que era el mercado más boyante de aquella época, y al que sí miraba el resto de los constructores ingleses.

Daimler DB18 Special Sports

PRECIO: 10.000-32.000 €

MOTOR

6 cilindros en línea, refrigerado por agua. Posición: delantera longitudinal. Diámetro x carrera: 69,6 x 110,49 mm. Cilindrada: 2.522 cc. Distribución: árbol de levas lateral (cadena) y 2 válvulas en cabeza por cilindro. Alimentación: 2 carburadores SU. Potencia: 149 CV a 4.400 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. Embrague: monodisco en seco, con mando hidráulico. Cambio: manual, accionamiento semiautomático con preselector tipo Wilson de 4 relaciones sincronizadas.

BASTIDOR

Chasis independiente formado por dos largueros curvos en "U", cruzados con travesaños. Suspensión delantera: independiente, con brazos oscilantes transversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Suspensión trasera: eje rígido con ballestas semielípticas, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Frenos: tambores en las 4 ruedas, con accionamiento hidráulico. Ruedas: llantas de discos de acero de 16 pulgadas y neumáticos en medida 6.70 x 16.

CARROCERÍA

Descapotable de 2 puertas y 3 plazas, obra de Barker. Batalla: 2.800 mm. Vías del/tras: 1.600/1.600 mm. Largo x ancho x alto: 4.450 x 1.620 x 1.440 mm. Peso en vacío: 1.750 kg. Depósito de combustible: 82 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 140 km/h. Consumo medio: 12 l/100 km.

FABRICACIÓN

Época de fabricación: 1948-1953. Unidades fabricadas: 500 ejemplares, aprox.





Pruebas ruterías. Godia, durante el rallye RACE de 1965, en Montjuic, con el AC Cobra. Debajo, Zanini, Baturone, Cañellas, Costa y Fernández [Trophées Nuvolari todos], con Derek Bell, Carlos Beltran, Jordi Catón padre y el Porsche del Tour de France 2017.



GANAS DE CORRER

En 2024 se cumplieron setenta años de la fundación de la Escudería Barcelona. Creada por un nutrido grupo de pilotos catalanes en 1954, la entidad sigue en activo, lo cual la convierte en la escudería "viva" más antigua de España.

VALENTÍ FRADERA [TEXTO]. ARCHIVOS ESCUDERÍA BARCELONA, ÀLEX VERGÉS, FUNDACIÓN FRANCISCO GODIA, SEAT HISTÓRICOS [FOTOS]



ESCUDERIA BARCELONA

Bultó, Apezteguía, Fàbregas, Godia, Roqué, Soler-Roig, Juncosa, Juncadella, Fernández, Palomo, Viñas... ¿Qué tienen en común los nombres de esta retahíla ilustre de pilotos? Aparte de compartir patria chica, Cataluña, todos ellos fueron protagonistas de la primera etapa de la Escudería Barcelona, como socios fundadores o, más adelante, como socios activos. La Escudería Barcelona se fundó en 1954 —“por tiempo indefinido”, rezaban sus estatutos— y estaba estrechamente vinculada al RACC. Aunque pasó por un par de periodos de letargo, siempre acabó renaciendo, gracias al entusiasmo de uno de sus socios veteranos, Guillermo Bas. Es, pues, la escudería automovilística más antigua de España que sigue en activo. En 2024 ha cumplido setenta años, una efeméride que espera celebrar como se merece en breve.

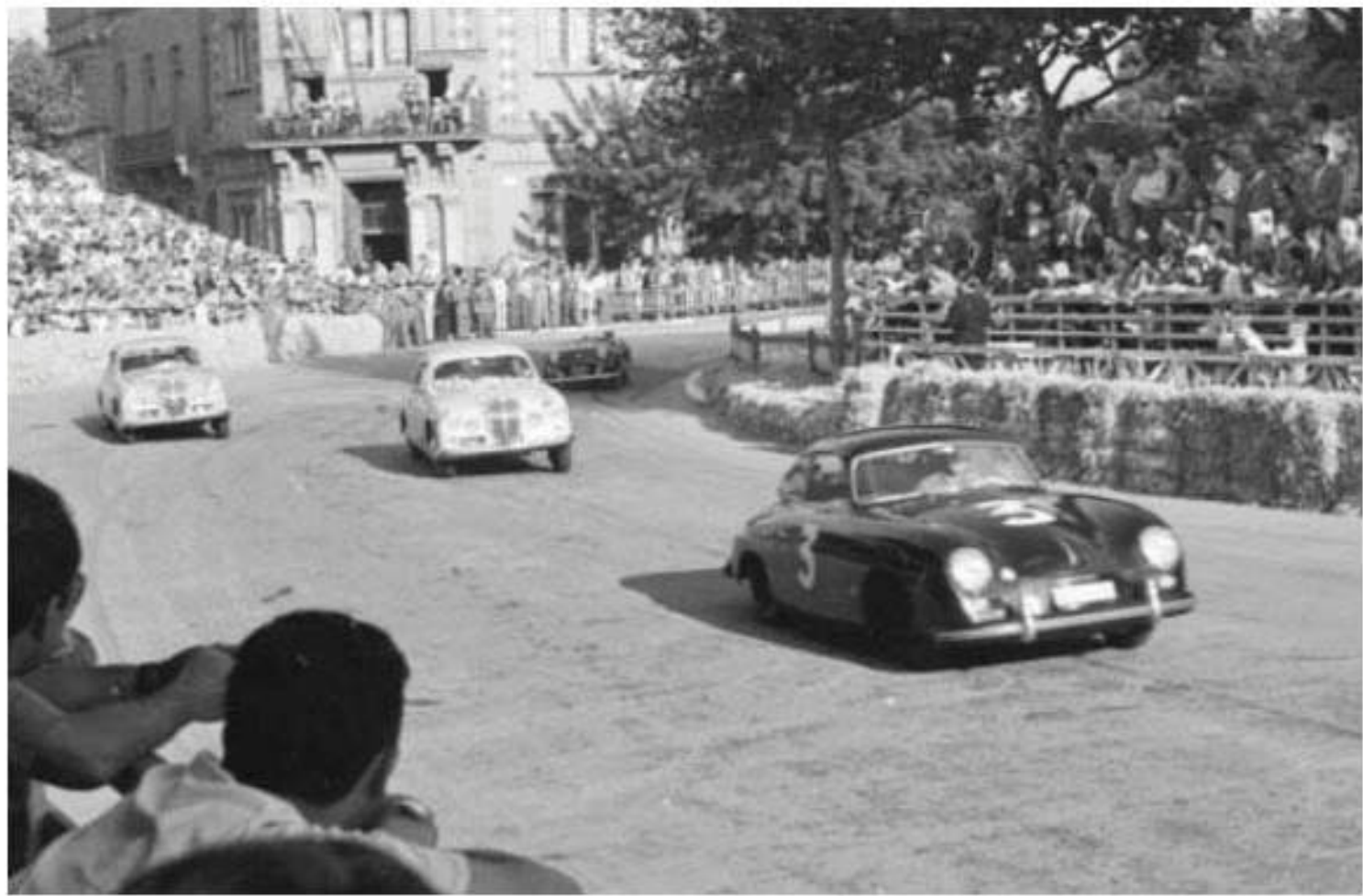
El nacimiento de la Escudería Barcelona guarda cierto paralelismo con el de la posterior Escudería Montjuich. Ambas eran entidades que no organizaban pruebas, sino la participación en competición de sus miembros. Además, en ambos casos su creación se vio impulsada por el contexto automovilista de la época, que favoreció los anhelos de sus promotores. Si la Escudería Montjuich fue el fruto del caldo de cultivo que bullía en Barcelona a

mediados de los años sesenta —ilustrado por el nacimiento de la mítica revista Fórmula—, la Escudería Barcelona surgió en un año clave, 1954. Paradójicamente, la eclosión de la Escudería Montjuich, fundada por Enrique Coma-Cros, José María Juncadella, Joan Fernández y Félix Muñoz —todos ellos socios de la Escudería Barcelona—, fue una de las causas del aletargamiento de la entidad a caballo de los años sesenta y setenta.

Como razonaba el erudito Àlex Vergés en un artículo en la extinta publicación Autódromo, el de 1954 fue un “gran año” para el automovilismo deportivo en España. La temporada iba a culminar con la celebración del Gran Premio de España, última cita del Campeonato del Mundo de Conductores, en Pedralbes. Como prueba soporte, el organizador, Penya Rhin, incluyó una carrera internacional para coches Sport. Tres semanas antes, en Montjuïc, el RACC había organizado otra prueba de coches Sport, de ámbito nacional, la Copa Montjuïc. Entre las pruebas de carretera, ese año el RACC recuperó también la Volta a Catalunya. Por no hablar de que la fábrica de la Seat, en Barcelona, ya había iniciado la producción y que los Pegaso Z-102 ya ofrecían una alternativa de buen nivel para los volantistas nacionales. Las posguerras (la española y la mundial) empezaban a ser un recuerdo cada vez más lejano.



Reencuentro en 1981. De derecha a izquierda, Alberto Rafel, Godia, Apezteguía [con pajarita], Caralt, Fàbregas, Fernando Grau y Carlos Bou. Encima de Godia y Apezteguía, Josep Valls y Miguel Soler Pantaleoni; encima de Fàbregas, Pere Arpa; entre Bou y Grau, Jordi Viñas y Casimir Aumacellas; en la última fila, Francisco Quintana Cascante, Manuel Giró y Josep Soler-Roig.



Felices cincuenta. El Porsche 356 de Paco Bultó, por delante de los Lancia Aurelia de Giró y Miró-Sans, en la Copa Montjuïc de 1954, y el Pegaso Z-102 de Caralt en la manga de los coches "gordos". Debajo, Joan Jover y su Z-102, junto a Josep Soler-Roig y señora, en 1953.



En este contexto, el 2 de febrero de 1954 un grupo de pilotos catalanes decidieron formar una asociación denominada Escudería Barcelona, dedicada a “facilitar el desenvolvimiento y desarrollo del deporte automovilista, poniendo a disposición de sus socios cuantas facilidades y medios tenga a su alcance para el ejercicio y práctica del mismo”, concretaban los estatutos. En román paladino, el objetivo no era otro que unirse para ejercer presión donde correspondiera y conseguir que el gobierno permitiera la importación de coches deportivos.

El 11 de junio quedó constituida la primera junta directiva, un auténtico “who’s who” del ambiente motorístico barcelonés. El primer presidente fue José M. de Caralt, conde de Caralt; los vicepresidentes, Salvador Fàbregas —a la sazón presidente de la Comisión Deportiva del RACC, y presidente del RACC a partir de 1957— y Manuel Giró, que había lanzado la primera Ossa en 1951, y el tesorero, César Apezteguía. Por su parte, Joan Jover (segundo clasificado en las 24 Horas de Le Mans de 1949, junto a Henri Loveau, en una edición en que Paco Godia fue cuarto) fue nombrado socio de honor. Por desgracia, ese primer año terminó con la nota triste del accidente mortal de los socios Joan Fàbregas (hermano de Salvador) y Francesc Arderiu en el rallye del RACE.

Entre los vocales estaban Paco Godia, Josep Soler-Roig, Paco Bultó (entonces todavía en Montesa, antes de fundar Bultaco en 1958), Antonio y Fernando Roqué, el presidente del Barça Francesc Miró-Sans, Miguel Soler Pantaleoni e Ignacio Macaya. En 1935, estos dos



últimos habían establecido el récord oficioso entre Barcelona y Madrid, seis horas y pico al volante de un Ford V8. En 1964, su consocio Paco Godia dejó la marca definitiva en casi cinco horas redondas, en solitario, con su Porsche 904 GTS.

La Escudería Barcelona constaba inscrita en el registro de la Federación Catalana de Automovilismo con el número 4, desde el 6 de agosto de 1954, cuando se aprobaron sus estatutos. La número 1 era el RACC, de 1906; la 2, el Reial Moto Club de Catalunya, de 1916, y la 3, Penya Rhin, del mismo año (precisamente, esa reunión en Pedralbes en 1954 iba a ser su última organización deportiva, aunque la entidad siguió intentando volver a las andadas hasta finales de los sesenta).

La masa social de la Escudería Barcelona empezó a engrosarse a ojos vistas. Lisa y llanamente, cualquier piloto catalán que pretendiera competir en coche se hacía socio, para lo cual tenía que requerir el apadriñamiento de otros dos socios activos... y abonar mil pesetas de cuota anual, claro; los socios fundadores habían aportado 25.000 (un Seat 1400 costaba 130.000). Entre las ventajas que la Escudería Barcelona ofrecía a sus miembros estaban la tramitación de las licencias de importación temporal (los engorrosos pases B-3); la compra de los incipientes vehículos de fabricación nacional, cuando las esperas eran largas, y descuentos especiales en la adquisición de neumáticos y accesorios.

En esos tiempos, la Escudería Barcelona era, en la práctica, el concursante del RACC. Su primera sede

social fue una tienda de motos Ossa que había abierto César Apezteguía, en la calle Buenos Aires, 28. Luego, en los años sesenta, las reuniones semanales de la Escudería Barcelona pasaron a celebrarse en la sede del RACC, en la celeberrima dirección de Santaló, 8.

Así, en la segunda mitad de los años cincuenta y durante los sesenta se afiliaron personajes como Josep Humet (en noviembre de 1953 había protagonizado la primera participación deportiva de un Seat 1400, en el rallye de los Mil Kilómetros), Arturo Elizalde Bertrand, Luis Sagnier, Oriol Regàs, Alberto Puig Gabarró, Jordi Viñas (futuro presidente de la FCA) y su hermana Núria, Juan Cerveto, Jaime Martínez Clotet (padre de Pedro Martínez de la Rosa), Víctor Sagi, Sebastià Salvadó (futuro presidente del RACC), Javier Sanglas (otro motero de pro), Josep Maria Palomo, Eugenio Baturone, Joan Enguix y los ya citados artífices de la futura Escudería Montjuich. En los archivos de la Escudería Barcelona hemos contado un centenar de fichas de socios-pilotos.

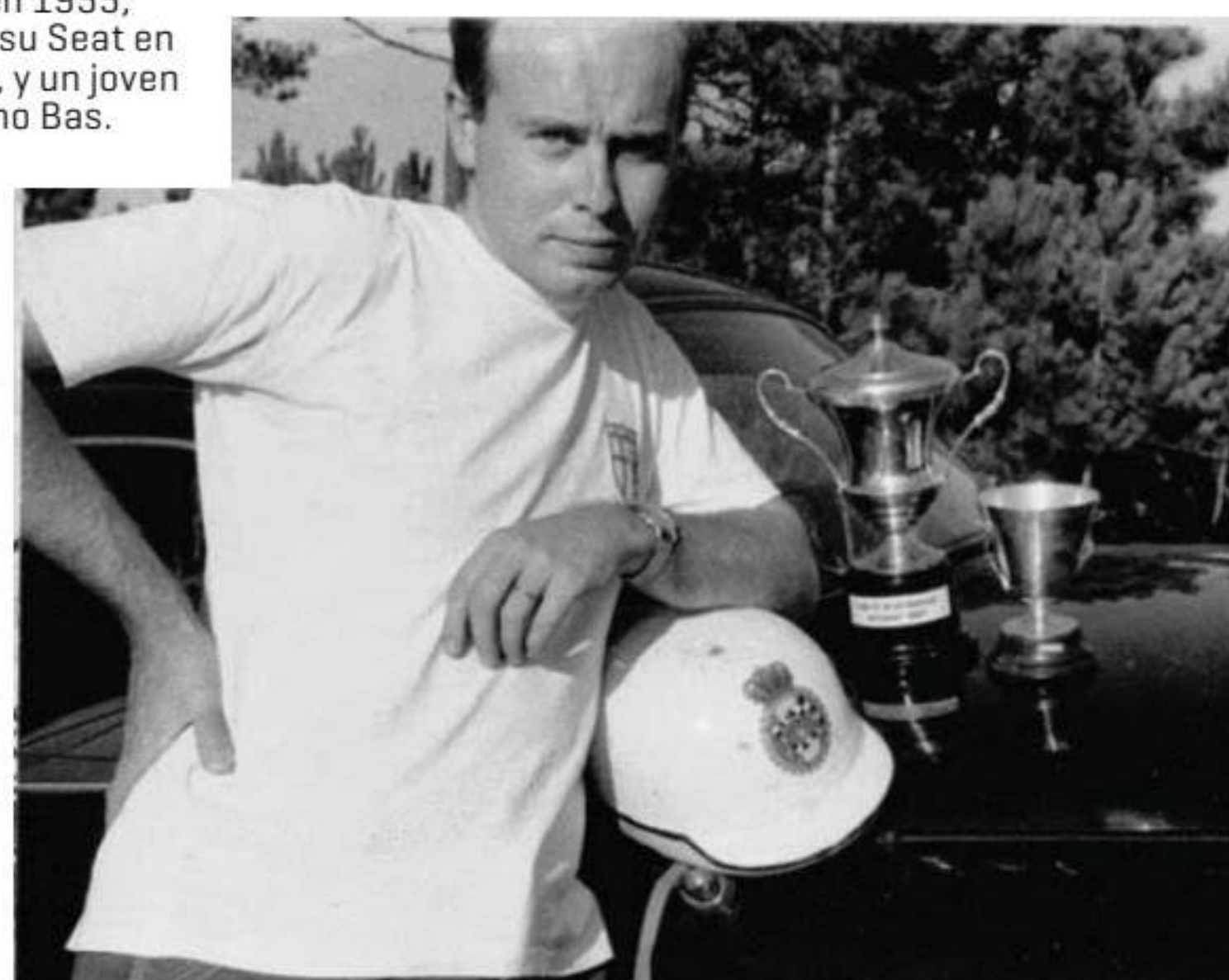
Y eso que faltan algunas, porque, por ejemplo, no encontramos la de Alex Soler-Roig, uno de los pilotos

Atronador. Otra magnífica foto en color inédita de Godia con el Cobra [como la de apertura, tomada por Jordi Carulla en 1965]. Es el viraje de la Técnica, tras haber doblado a un Healey en el Trofeo Joan Jover.

CUALQUIER PILOTO CATALÁN QUE
PRETENDIERA CORRER EN COCHE SE HACÍA
SOCIO DE LA ESCUDERÍA BARCELONA



Motores y hombres.
Nuvolari honorífico para Godia; Daetwyler lo ganó en 1955; Bertoglio y su Seat en Montecarlo, y un joven Guillermo Bas.



más destacados de la época y puntal de la Escudería Barcelona. Hasta que, a finales de los sesenta, pasó a correr con la Escudería CS, un síntoma inequívoco de la creciente “profesionalización” del deporte. Soler-Roig era hijo del eminente doctor Josep Soler-Roig, socio fundador de la Escudería Barcelona y sucesor del conde de Caralt en la presidencia.

Sí que estaba, en cambio, la ficha de Arturo Bertoglio Cortella. Era un ingeniero italiano afincado en Barcelona, que se hizo un hueco en la historia del automovilismo deportivo español al participar en el rallye de Montecarlo de 1955, con su Seat 1400 particular. Gracias a eso, esta berlina ha pasado a engrosar la lista de modelos elegibles del Montecarlo Historique. Y eso posibilitó que Seat Históricos abordara el proyecto de celebrar el 70 aniversario de Seat, en 2020, participando en el “Monte” con una unidad del primer Seat. Un reto de lo más ilusionante para el dinámico equipo que lidera Isidre López, que no habría sido posible encarar sin el empujoncito de un antiguo socio de la Escudería Barcelona.

No obstante, si existe un personaje fundamental en el devenir de la Escudería Barcelona, es Guillermo Bas, “Milano”. Se hizo socio en 1959, aunque, como él mismo decía en la carta que dirigió a la entidad para solicitar su ingreso, en las clasificaciones de los periódicos ya solía aparecer como inscrito por la Escudería

Barcelona. Sin ir más lejos, en 1957, “Milano” ganó la primera edición del Rally Catalunya (el sucesor de la Volta), con un Alfa Romeo 1900 S, junto a Sebastià Salvadó. De hecho, se le suele citar como copiloto del futuro presidente del RACC, pero ambos eran conductores y se turnaban al volante.

El año de su ingreso, Bas fue campeón de Cataluña y, en 1963, se llevó el campeonato social de la entidad, que puntuaba las participaciones de los socios en las diferentes pruebas. Parecía que este título honorífico iba a ser para Joan Fernández, pero la participación de “Milano” en el Critérium des Cévennes le permitió sumar los puntos suficientes para desbancar al piloto de Sabadell y también a Pedro Fàbregas (sin parentesco con Salvador y Joan), que iba segundo.

La afición de los miembros de la Escudería Barcelona no salía a relucir únicamente en las competiciones. Su profunda sensibilidad histórica afloró desde que la entidad echó a andar, y se plasmó en iniciativas como la concesión del Trofeo Nuvolari. El as italiano Tazio Nuvolari había fallecido en 1953, a los 60 años. El público catalán sentía debilidad por “il figlio del diavolo”, que había disputado sus primeras carreras fuera de Italia en Vilafranca del Penedès y el Autódromo de Terramar, en 1923, y que fue un participante fijo de los Grandes Premios Peña Rhin, en Montjuïc, en los años treinta. La novel Escudería Barcelona decidió honrar



su memoria con un trofeo para el autor de la vuelta más rápida en Montjuïc; no en vano, desde 1936 el récord vigente seguía en poder de Nuvolari.

El trofeo era una escultura de bronce del gran campeón italiano, obra del artista Joaquim Ros Bofarull. La mención del segundo apellido no es baladí, ya que su hijo, Joaquim Ros Sabaté, fue, a su vez, el autor de la escultura de Juan Manuel Fangio que en 1996 se instaló en la rotonda interior de acceso al Circuit de Catalunya, tras la muerte del maestro argentino el año anterior.

Así pues, la II Copa Montjuïc, en 1955, recibió la coletilla de I Trofeo Nuvolari, que se llevó el suizo Willy Daetwyler, el piloto extranjero mejor armado, con un Ferrari 750 Monza. Las siguientes ediciones fueron todas para pilotos de la Escudería Barcelona: Javier Sanglas (1957), Alex Soler-Roig (1958) y Paco Godia (1959 y 1962). Cabe destacar la prestación del cofundador (con su hermano Martín) de la marca de motocicletas homónima: Sanglas ganó la manga de los coches pequeños con su Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce, pero su vuelta rápida rebajó en seis centésimas de segundo el mejor registro del vencedor de los GT “gordos”, el Mercedes 300 SL de Gerardo de Andrés, así que el Nuvolari fue para él. Dos años después, Godia y Soler-Roig protagonizaron un duelo encendido, al volante de sendos Porsche Speedster RS. Alex ganó la carrera, pero la vuelta más rápida —y el Trofeo— fueron para Paco.

Este último fue también el destinatario de un Trofeo Nuvolari honorífico, que se le concedió en 1956 por su “actuación internacional” en el Campeonato del Mundo de Conductores, al volante de su Maserati 250F. Fue cuarto en Monza y el Nürburgring y terminó séptimo en la general (noveno si contamos la Indy 500, entonces puntuable), la mejor posición de un piloto español en el Mundial hasta la llegada de un tal Fernando Alonso. Este Trofeo Nuvolari honorífico encierra un pequeño misterio. El 27 de octubre, El Mundo Deportivo citaba a César Apezteguía en el sentido de que la distinción se iba a hacer extensiva a Alfonso de Portago, clasificado en segunda posición en Silverstone, después de haber cedido su Ferrari a Peter Collins. Godia recibió su estatuilla personalizada durante una cena de homenaje en Barcelona, el 28 de noviembre; sin embargo, como concluía una investigación de Àlex Vergés (en Autódromo), no existe constancia de que “Fon” recibiera físicamente la suya.

Dos por dos.

Juncosa padre fue campeón de España en 1963. Aquí, es su hijo Jaume quien conduce el Fiat Abarth 850 TC en el Dos Cataluñas de 1963, observados por un gendarme, un control y un Morris Minor de faros bajos [el 2CV está de espaldas].

LA SENSIBILIDAD HISTÓRICA DE LA
ESCUDERÍA BARCELONA SE PLASMÓ EN
INICIATIVAS COMO EL TROFEO NUVOLARI

LOS 4 MAGNÍFICOS

■ **Josep Soler-Roig Elizaicín** (1902-1999) fue un doctor eminente y un gran hombre, pero, sobre todo, un enorme aficionado que disfrutó de una larga vida repleta de motos y coches, también como practicante activo del deporte del motor (en la foto, al volante de su David). Fue jefe médico de los Grandes Premios Penya Rhin, en Montjuïc y Pedralbes, y de los de F1 organizados por el RACC en Montjuïc. En esta tarea, siguió los pasos de su padre, el también doctor Josep Soler i Roig, jefe médico de las Copas Catalunya y los GP Penya Rhin en Vilafranca del Penedès. Fue uno de los fundadores de la Escudería Barcelona, y su presidente hasta 1991. Su hijo Alex Soler-Roig Janer fue uno de los pilotos más destacados de España a caballo de los años sesenta y setenta.

■ **César Apezteguía Setoain** (1915-2011) vivió intensamente su pasión por el deporte del motor. Compaginó su actividad profesional como médico con diversas funciones en el RACC, durante más de cincuenta años. Fue el primer tesorero de la Escudería, que pasó a presidir en 1991. Como piloto, disputó el Gran Premio Penya Rhin de 1948, en Pedralbes (en la foto), y fue el único corredor español en la meta, con un Talbot alquilado a Louis Rosier. Se prodigó más en los grandes rallyes internacionales, donde consiguió buenos resultados como piloto y también como copiloto. Salvador Fàbregas y él fueron terceros en el Montecarlo de Chevrónnés (veteranos) de 1971, con un Seat 124 Sport.

■ **Guillermo Bas Borrell** (1931-2020) fue uno de los motores de la Escudería Barcelona, protagonista acti-

vo de sus tres etapas históricas y principal impulsor de las dos últimas. Asistió a todos los GP Penya Rhin en Pedralbes, ganó su primera carrera en 1949 y siguió corriendo con turismos hasta los años ochenta. Todavía en 2010 participó en unas tandas en Motorland Aragón, con un Alfa Romeo SZ Zagato y un Abarth 500 moderno. Gran aficionado, visitó durante 25 años seguidos el Salón de Ginebra, junto a Val Pascucci o Carlos Beltran. Sus marcas favoritas eran Porsche, por el pilotaje de altura y su fiabilidad; Ferrari, por las prestaciones y el diseño; BMW, por su altísima calidad, y, claro está, Alfa Romeo, origen del pseudónimo por el que era conocido, "Milano".

■ **Carlos Beltran Andreu** es el presidente de la renacida Escudería Barcelona desde 2014 (en la foto, junto a Guillermo Bas). Piloto desde que cumplió la mayoría de edad, siempre ha competido en pruebas de clásicos; de un tiempo a esta parte, principalmente con una de las joyas de su colección, un Porsche 911 S de fábrica, de 1967. Afirma que Guillermo Bas, que era vecino suyo en Barcelona, fue quien le contagió la afición por los clásicos y quien le enseñó a conducir rápido. Miembro de la junta de la Escudería Barcelona en su segunda etapa, su sensibilidad histórica le llevó a aunar fuerzas con "Milano" para refundar la entidad, siempre con la mirada puesta en evocar el pasado mirando al futuro. En 2002 fundó Nou Onze, empresa dedicada a la reparación y restauración, principalmente de Porsche.





Durante la primera mitad de los años setenta, la Escudería Barcelona fue aflojando el ritmo. La junta directiva de 1973 mantenía a Josep Soler-Roig como presidente y tenía a su hijo Alex como uno de los vocales, aunque ya se había retirado de la competición activa. También figuraban como vocales Sebastià Salvadó y Joan Fernández, a pesar de que este último competía bajo el emblema de la Escudería Montjuich. El último listado de socios de esta época que hemos localizado en los archivos es de 1974 e incluye a 83 miembros.

Al comienzo de la década siguiente, la entidad yacía en el olvido, pero su esencia se mantenía latente. Los antiguos pilotos siguieron celebrando encuentros anuales durante un lustro, bajo el nombre de Amics Veterans del Reial Automòbil Club de Catalunya, que enfatizaba una vez más el vínculo indisoluble de la Escudería Barcelona con el RACC. Encabezado por Guillermo Bas, Joaquín Escardó, Jaume Juncosa, Jordi Palau-Ribes, Val Pascucci y Hans Wolf, este grupo acabó dando bríos renovados a la Escudería Barcelona. Dicho y hecho, el 10 de marzo de 1988, la entidad celebró una asamblea extraordinaria, con el propósito de reanudar sus actividades.

Curiosamente, entre las gestiones realizadas estaba el registro del nombre y marca de "Escudería Barcelona", pero también el de "Escudería Barcelona / Peña Rhin". Y se estableció una comisión para estudiar una "posible colaboración" con Peña Rhin. El hecho demuestra,

negro sobre blanco, que Peña Rhin nunca se había llegado a disolver; simplemente, sobre todo tras la muerte en 1976 de su eterno presidente, Joaquim Molins, estaba inactiva. En esta segunda etapa, el presidente seguía siendo Josep Soler-Roig, los vicepresidentes eran César Apezteguía y Joan Enguix, Guillermo Bas era el secretario, y Carlos Beltran se incorporaba a la junta directiva. Asimismo, la presidencia de honor se le ofreció a Paco Godia, aceptada por este ante la aclamación de los asistentes. La sede se ubicaba en la Comisión Deportiva del RACC, en Travessera de Gràcia, 30, a 50 metros de la sede central del RACC en la calle Santaló.

No obstante, en esta segunda etapa la Escudería Barcelona no era un concursante, sino un organizador de pruebas, concentraciones turísticas y eventos para coches clásicos. El primero fue el Ral·li Veterans, en colaboración con el Automòbil Club d'Andorra, que presidía Turi Riberaygua (fallecido el pasado mes de

Lotus 41 y 69.

Soler-Roig, en 1966 en Montjuïc, frente al Jaguar Mk2 del director de carrera, y Baturone, en 1970, con Bernie Ecclestone detrás. En el centro, Joan Fernández, Bas y Pedro Fàbregas, en 1963; al lado, Sebastià Perelló y Eduard Nubiola, en el Dos Cataluñas del mismo año.

EN 1988, LA ESCUDERÍA BARCELONA REANUDÓ SUS ACTIVIDADES, AHORA COMO ORGANIZADOR DE EVENTOS DE CLÁSICOS



Tal como éramos. Alex Soler-Roig [arriba, Porsche] y Sebastià Salvadó [abajo, Monomill], en acción en el Trofeo Nuvolari de 1959. En el centro, los dos treinta años después, en las obras del Circuit de Catalunya.



marzo, a los 94 años). Hoy en día abundan las organizaciones de pruebas de clásicos, pero en esos años la labor de la Escudería Barcelona puso su modesto granito de arena en la promoción y difusión de la afición a los clásicos, a través de pruebas concebidas específicamente para el disfrute de los vehículos. El circuito-escuela de Can Padró, cerca de Manresa, solía ser una parada fija en sus organizaciones.

También se sucedieron los homenajes, como los de Jaume Juncosa Oliva (el patriarca de la saga), Manuel Giró, Josep Soler-Roig, Jordi Viñas o Salvador Fàbregas. Este último tuvo lugar en diciembre de 1991, en el nuevo Circuit de Catalunya, cuando ya César Apezteguía era el presidente y Josep Soler-Roig había pasado a ser el presidente de honor. En el Circuit se descubrió una placa en memoria de Fàbregas, después de una rodada con clásicos por la pista.

Sin embargo, en la segunda mitad de los años noventa, de nuevo la actividad de la Escudería Barcelona decayó. Este segundo periodo de barbecho se alargó hasta el

EN SU TERCERA ETAPA, LA ESCUDERÍA BARCELONA VOLVÍA A SUS ORÍGENES COMO CONCURSANTE, AHORA DEL NOU ONZE TEAM



2013. Una vez más, Guillermo Bas, ya con más de 80 primaveras en las espaldas, fue su impulsor, con la complicidad manifiesta de Carlos Beltran. A mediados de julio de ese año se solicitó la constitución de la asociación, cuyos nuevos estatutos fueron aprobados definitivamente a primeros de enero de 2014.

Presidida —hasta hoy— por Beltran, en su tercera etapa la Escudería Barcelona volvía a sus orígenes como concursante. Antaño lo era para los pilotos del RACC; ahora, la Escudería Barcelona es el concursante de los pilotos del Nou Onze Team, el equipo creado y liderado por el propio Beltran. En este último decenio, la Escudería Barcelona ha acumulado infinidad de títulos autonómicos y estatales de clásicos, en todas las modalidades: rallyes de velocidad y regularidad, circuitos, montaña... Además, con el patrocinio de Spark y de Nou Onze, se ha recuperado el campeonato social de los orígenes, que premia la participación de los socios en las carreras y también en las actividades sociales de la entidad.

Los pilotos de la Escudería Barcelona también se han prodigado en las carreras internacionales. Los puntos álgidos han sido la participación de Antonio Zanini y Carlos Beltran en el rallye de Montecarlo Historique de 2016, con el Porsche 911 que Joan Fernández había estrenado en el Montecarlo de 1966; el Tour Auto de 2017, donde Beltran compartió un precioso Porsche 911 Carrera RS 3.0 de 1974 nada menos que con Derek Bell, quintuple vencedor de Le Mans —con el patrón de Nou Onze al volante en los tramos de carretera y Bell, en las

mangas en circuito—, y la Le Mans Classic de 2018, con el Porsche 904 ex Joan Fernández, pilotado por Stéphane Ortelli, Albert Costa y Carlos Beltran.

Consciente de que la historia de la entidad es un valor a preservar, la Escudería Barcelona también ha ido acumulando una surtida biblioteca y archivo en su sede de la calle Brusi, 10, de Barcelona, que se nutre de donaciones de socios y simpatizantes. Además, el vínculo con su rico pasado se ha reforzado con la recuperación del Trofeo Nuvolari, ahora como reconocimiento a una trayectoria deportiva. Su primer destinatario fue Guillermo Bas, en 2014. A continuación, lo han recibido Joan Fernández (2018), Albert Costa (2019), Eugenio Baturone (2020), Salvador Cañellas (2021), Antonio Zanini (2022) y Hansi Bähler (2023). Con ocasión del 70 aniversario, un nuevo personaje de campanillas se unirá a esta lista selecta. **mc**

EPÍLOGO

Los miembros de la Escudería Barcelona siguen haciendo lo que hacían sus primeros socios: participar en pruebas deportivas automovilísticas. Los tiempos cambian, y ahora son carreras de clásicos, que intentan revivir el ambiente y el afán puramente amateur de aquellos años cincuenta, sesenta y setenta. Hoy, como ayer, las ganas de correr mueven los anhelos de estos entusiastas.

Bell-tran. Derek Bell y Carlos Beltran compartieron el volante de este exclusivo Porsche 911 Carrera RS 3.0 en el Tour de France de 2017. En la otra página, Soler-Roig en una portada de Club.





IBERIAN HISTORIC ENDURANCE

ESPÍRITU GENTLEMAN

Los 250 Km de Estoril fueron el emocionante colofón de una temporada vibrante y competida. Al margen de lo puramente deportivo, el IHE ha vuelto a ser un certamen con parrillas nutridas y variadas y un ambiente de absoluta caballerosidad.

MC [TEXTO]. IHE [FOTOS]



Luchas sin cuartel. La variedad de coches propició carreras emocionantes y peleas en cada curva. Por ser de los más antiguos, el Porsche 356 SC conducido por Velasco-Freiras no dejó de plantar cara.

Con un tiempo primaveral para tratarse ya del mes de diciembre, nada menos que 45 coches configuraron la última parrilla del año del Iberian Historic Endurance. No en vano, esta cifra ha sido una constante en las pruebas del certamen europeo. Metidos en faena, la carrera portuguesa, de dos horas de duración, vivió momentos de alta tensión, sin que ningún accidente estropease el trabajo de pilotos y mecánicos, y mucho menos requiriese la salida del “safety car”. El espíritu “Gentlemen Drivers” se hizo evidente una vez más.

Aun así, en pista hubo intensos duelos, estrategias y mucha, mucha emoción. Rezenden (Porsche 911 RS 3.0) defendió con uñas y dientes la “pole” lograda en la tanda cronometrada. Pero ni Lima ni Oldendorff —ambos con Ford GT40— iban a ponerle las cosas fáciles después de encenderse el semáforo verde. También estaban dispuestos a dar guerra Kohler-Maverick (Shelby Cobra), Hichert-Ebsen (Bizzarrini 5300 GT), Barbot-Campos (Merlyn Mk4) y los porschistas Daniels-Palmtala y los españoles López-Fuster.

La carrera proporcionó lances de alto octanaje y los repostajes y los cambios de pilotos resultaron cruciales, añadiendo el toque de adrenalina adicional. Con la bajada de la bandera de cuadros, al escalón más alto del podio subieron Rezende en la clase Históricas pre-76, Piero y Guiherme dal Maso (Porsche 911 2.5 ST) en H-71 y Kohler-Maverick en H-65. En el Índice de Performance,



patrocinado por la relojera Cuervo y Sobrinos, el ganador fue Turneau, al volante de un Porsche 356 Speedster.

La temporada 2024 había comenzado en abril con una sesión de pruebas privadas en este mismo escenario, Estoril, donde pilotos, equipos y mecánicas se pusieron a punto. Eran las vueltas de calentamiento de cara a la primera cita, las 3 Horas de Spa. En la parrilla de salida del circuito belga se alinearon nada menos que 72 coches. Barker-Sheeden condujeron su Lotus Elan a una victoria bastante trabajada.

El circuito de Jerez, a mediados de mayo, ofreció no solo su trazado técnico, sino también un atractivo cultural y gastronómico para pilotos, familias y amigos. En esa ocasión se llevaron a cabo dos carreras de 50 minutos, con cambio de piloto a mitad de cada una, y dos ganadores absolutos distintos: Paulo Lima (Ford GT40) y Bruno Santos (Porsche 911).

Tras la prueba jerezana, el IHE recaló en la capital de España, dando brillo al festival Jarama Classics. De nuevo, dos carreras de 50 minutos brindaron luchas

intensas en pista y sendos dominadores comunes en ambas: el portugués Lima y su rapidísimo GT40.

Después del parón veraniego, Estoril Classics recibió al IHC, que para la ocasión contó con la colaboración y la participación de equipos habituales de las carreras de Peter Auto. En la salida, 45 coches y de nuevo un Paulo Lima intratable.

Con apenas unas semanas de diferencia, tocó el turno de los toboganes del circuito del Algarve, al sur de Portugal, penúltima cita del calendario. Aquí, los protagonistas cambiaron. Brizido-Cardozo (911 RS) se impusieron en la primera carrera (50 minutos) y Cristian Oldendorff (GT40) lo hizo en la segunda. Cabe destacar la segunda y la quinta posiciones conseguidas, respectivamente, por los españoles Fuster-López (911).

El IHE no es un campeonato con puntos que determine un vencedor final. Cada carrera es independiente y cuenta con su propia clasificación, con podios en cada categoría: Históricos pre-65; pre-71 y pre-76; Gentleman Driver Spirit y GTP & Sportscars. De este modo, los pilotos y equipos no están obligados a participar en más carreras de las que puedan o les interese. Sin embargo, existe una clasificación destinada a premiar la fidelidad y el rendimiento de los más regulares: el "Trofeo 1000KM", que contabiliza las vueltas totales dadas por cada piloto a lo largo de la temporada. José Carvalhosa se hizo con el primer puesto de este premio, seguido de Piero dal Maso y Paulo Lima. **mc**

El acoso de Porsche. En la segunda carrera de Jerez, los 911 doblegaron al imbatible Ford GT40 de Lima, al Jaguar E-type de Jaspers y al Shelby Cobra de Huber.

AUNQUE NO HAY UNA CLASIFICACIÓN GENERAL, PAULO LIMA Y SU FORD GT40 DOMINARON LAS ÚLTIMAS CARRERAS

JORDI VELO

CIFRAS Y LETRAS

He tenido ocasión de visitar bastantes colecciones de vehículos —con más o menos ruedas— de diversas clases, así como de aviones, motores, juguetes, miniaturas, faros, radiadores, emblemas, escudos y otras que ya no recuerdo. Pero nunca se me habría ocurrido que hubiera gente capaz de atesorar placas de matrícula con ese espíritu casi entomológico que distingue al verdadero entendido del simple curioso. Y sí, haberla hayla...

MANUEL GARRIGA (TEXTO Y FOTOS)

Debo admitir que me acerqué al tema con cierto escepticismo, pero después de pasar media mañana charlando con Jordi Velo y examinando detenidamente el medio millar largo de piezas que tiene distribuidas por las cuatro paredes de su local, entiendo que puede suscitar mayor interés del que mi infinita ignorancia me hacía suponer a priori. En cuanto las contemplamos todas juntas, agrupadas por tipos, épocas y orígenes, enseguida nos damos cuenta de que se trata de un medio más para adentrarse en la historia de la automoción, si bien desde una óptica por lo menos poco corriente.

Es una afición que parece menos difundida de lo que realmente está —salvando las distancias—, y compartida por todo tipo de personas. "Empecé con esto cuando tenía veinte años", explica Jordi. "Tengo cuarenta y ocho, y no he parado. Todavía sigo interesado". Con el

tiempo se ha ido formando en España un pequeño círculo de coleccionistas de placas, que incluso comparte grupo de whatsapp de una treintena de miembros. Me señala un par de figuras destacadas del asunto, Antonio Barragán en Madrid, y Bert Larsson en Barcelona, ambos ya de cierta edad. "Son los que más saben; llevan mucho tiempo haciendo investigación." Al margen del libro que escribió Carlos Castrillo en castellano hace un par de años, (ver recuadro), la biblia de las matrículas es obra del estadounidense James K. Fox, "License Plates of the United States. A Pictorial History 1903 to Present". En inglés, "of course".

Jordi posee unas 650 placas en total. Dice que no las ha contado exactamente, "aunque debo tener un Excel por ahí, que siempre hay que actualizar". El 80 % son suyas, el resto de amigos. La mayoría son españolas, aunque hay de otros países. Una parte bastante importante son las de Andorra, también de Francia





Hasta el techo. Placas de matrícula por doquier. La mayoría son españolas, pero también de otros países. La colección incluye chapas identificativas de otros vehículos como bicicletas ciclomotores, tractores, carros, etc.



y del Magreb “por proximidad”, y de diversos países africanos y sudamericanos a los que ha viajado o que ha intercambiado con otros coleccionistas. La más antigua de toda la colección es una B-328 del año 1912, y la más reciente entre las españolas una B-XG, de las últimas de la serie con distintivo provincial, del año 2000. “Pero la más rara que tengo es del Sahara Español; bueno, de hecho, tengo varias”.

Le pregunto si solo le interesan las matrículas o también los vehículos que las lucieron. “Bueno, sí que me gustan los coches y las motos. Hace tiempo tuve un Volkswagen 1600 sedán de dos puertas (tipo Notchback, en la jerga del escarabajismo) durante cuatro años, pero apenas salía con él, solo alguna reunión anual y poco más, así que acabé por venderlo y seguí centrándome en las matrículas. Sin embargo, esto ya no es como antes. Los tiempos han cambiado. Hace años ibas a un desguace y te llevabas todas las placas que querías sin problemas. Se las comprabas al dueño por muy poco dinero, o incluso te las regalaba. Pero ahora esto se ha vuelto muy complicado, por no decir casi imposible”.

Actualmente la tendencia mayoritaria es comprar y vender a través de internet, pero sobre todo cambiar. La vieja escuela del trueque. Pero el contacto sigue siendo



Cuestión de gustos. Una afición como cualquier otra, equiparable en el ámbito del coleccionismo a las de los sellos, monedas, cromos, etc.



importante. De hecho, en el patio que hay al lado de su local —unas “golfes” ubicadas sobre la terraza del edificio donde vive, en Pallejà—, los sábados por la mañana suele haber una tertulia de amigos que comparten afición por este submundo casi desconocido, a medio camino entre la chatarrería fina y la pura historiografía administrativa. Un ámbito en el que, de vez en cuando, todavía se produce algún hallazgo inesperado. Sin ir más lejos, el mismo día que le visité Jordi se acababa de agenciar una pieza poco común: una enorme y pesada placa trasera procedente de un camión o un autobús, con la leyenda “R. Española” en su parte inferior, que probablemente correspondiese al parque móvil de la administración republicana, si bien por numeración correspondía a finales de 1929. “Una auténtica rareza; no había visto ninguna similar, es la primera que veo”. **mc**

LA ACUMULACIÓN EN UN MISMO ESPACIO DE MUCHOS OBJETOS DE NATURALEZA SIMILAR PRODUCE UN EFECTO ESPECIAL

PARA SABER MÁS

EL LIBRO DE LAS MATRÍCULAS

Editado hace un par de años por su propio autor, este libro nos introduce en el mundo de las matrículas de vehículos en España y en Europa. El diseño, tamaño y configuración de cada placa puede variar mucho en función de cada país. La obra, planteada como una especie de guía, explica la historia, propósito y clasificación de las matrículas utilizando ejemplos, mapas y tablas. Así descubrimos el significado de los códigos que empleaban las matrículas provinciales españolas hasta hace algunos años. También describe los detalles de las matrículas actuales en Europa y ofrece un amplio índice de referencias disponibles en internet para ampliar toda la información al respecto. Finalmente, el lector puede poner a prueba su ingenio sobre el tema a través de un test y diversos juegos de habilidad incluidos en las páginas finales de la obra. Editorial Circulo Rojo, febrero 2022, tapa blanda, 262 páginas, precio 18€-20€



EUROPLATE

CONEXIÓN INTERNACIONAL

Fundada en 1972 y presidida actualmente por Alexander Kavka, de Luxemburgo, la Asociación Europea de Placas de Matrícula es una organización mundial que agrupa a quienes se dedican a investigar, recopilar, fotografiar, documentar y coleccionar placas de matrícula de vehículos a motor en todo el planeta. Su denominación abreviada —que permite localizarla fácilmente en las redes sociales— es Europlate. Edita un boletín trimestral en papel y publica los resultados de los estudios y pesquisas que realizan sus asociados en la página web www.europlate.org. Dispone de una completa guía de referencia online sobre matrículas, tanto actuales como antiguas, que incluye unos 600 países y jurisdicciones y más de 40.000 imágenes. El acceso está reservado a los miembros de la organización, pero cualquier interesado puede registrarse rellenando un simple formulario. También organiza una convención internacional con carácter bianual que se celebra cada vez en un país diferente a lo largo de un fin de semana. La edición de 2006 tuvo lugar en Barcelona y reunió a unas 80 personas.



ÍNDICE DE CONTENIDOS

MARCA Y MODELO NÚMERO

COCHES

ABARTH

Abarth (Dossier)	248
Abarth 1000 - 2000 - 3000 SP	386
Abarth 205 Berlinetta 1949	277
Abarth OT 1300 "Periscopio" 1965	248
Abarth OT 1300/124 1969	272
Abarth OT 2000 América 1966	272
Abarth Racer Bertone	233

AC

AC Ace (Dossier)	395
AC Bristol Zagato 1958	25
AC Cobra 289 Race 1964	6
AC Cobra 427 Mk III 1965	51
AC Cobra 427 Réplica 1985	34
AC Cobra 427 Street 1966	6
AC Cobra Mk IV Autokraft 1990	51
AC Cobra Mk IV Autokraft Lightweight 1990	51
AC Greyhound Bristol 1959	128
AC MK VI	292
AC Shelby Cobra (Dossier)	292
AC Shelby Cobra 289 Hardtop Le Mans 1963	292
AC Shelby Cobra 289 MK III Roadster 1964	292
AC Shelby Cobra 427 Competición	292
AC Shelby Cobra 427 Prototipo 1964	292

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 156 GTA (Guía)	353
Alfa Romeo 158 y 159	125
Alfa Romeo 1600 Junior Zagato	196
Alfa Romeo 1900 Super 1955	110
Alfa Romeo 1900 C SS Touring - Zagato	369
Alfa Romeo 2000 Coupé Sportiva	222
Alfa Romeo 2000 Spider 1977	251
Alfa Romeo 2600 1962	315
Alfa Romeo 2600	426
Alfa Romeo 2600 Spider 1962	251
Alfa Romeo 2600 Sprint 1966	22
Alfa Romeo 33 (Guía)	278
Alfa Romeo 33 Stradale (Dossier)	285
Alfa Romeo 33 IE - Opel Kadett GSI - Peugeot 309 GTI - VW Golf GTI (Dossier)	360
Alfa Romeo 6C 1500 S Spider	194
Alfa Romeo 6C 1750 G. S. Compresor 1933	293
Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia 1938	149
Alfa Romeo 6C 2500 Sport Flecha Oro 1948	30
Alfa Romeo 6C 2500 SS 1948	282
Alfa Romeo 6C 2500 SS Aerlux Touring 1949	295
Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este 1952	219
Alfa Romeo 6C 3000 CM Spider 1953	320
Alfa Romeo 6C Pescara Pininfarina (Dossier)	295
Alfa Romeo 75	406
Alfa Romeo 75 3.0 América	145
Alfa Romeo 75 América - BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth - Mercedes 190E 2.3 - Saab 900 Turbo (Dossier)	349
Alfa Romeo 75 América - Lancia Delta Integrare - Peugeot 205 GTI (Dossier)	417
Alfa Romeo 75 V6 QV 1991	332
Alfa Romeo 750 Competizione	234
Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans 1931/33	35
Alfa Romeo 8C Barqueta	325
Alfa Romeo 90	406
Alfa Romeo 90 2.5 (Guía)	365
Alfa Romeo 90 V6 - Audi 90 - Lancia Thema Turbo - Saab 9000 Turbo (Dossier)	367
Alfa Romeo Alfesud ti (Guía)	228
Alfa Romeo Alfetta Berlina	406
Alfa Romeo Alfetta GTV (Dossier)	210
Alfa Romeo Alfetta GTV 2000 - Porsche 924	172
Alfa Romeo Autodelta (Dossier)	305
Alfa Romeo Giulia (Dossier)	205
Alfa Romeo Giulia 1300 ti 1969 - Nuova Super 1600 1974 (Dossier)	291
Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint GTV - Porsche 912	332
Alfa Romeo Giulia 1600 Super - BMW 2002 ti	151
Alfa Romeo Giulia 2000 GTV (Guía)	225
Alfa Romeo Giulia Coupé (Dossier)	138
Alfa Romeo Giulia Spider 1962	51
Alfa Romeo Giulia Sprint 1600 GTC 1965	182
Alfa Romeo Giulia Sprint 1963	66
Alfa Romeo Giulia Sprint GT - MG B GT Wood & Pickett	179
Alfa Romeo Giulia SS - Lotus Elite Super 105	173
Alfa Romeo Giulia Super	230
Alfa Romeo Giulietta (Dossier)	311
Alfa Romeo Giulietta - Giulia Spider (Dossier)	162
Alfa Romeo Giulietta - Giulia Sprint	356
Alfa Romeo Giulietta - Giulia Sprint (Dossier)	193
Alfa Romeo Giulietta Spider 1959	251
Alfa Romeo Giulietta Sprint 1600 1961	47
Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale 1962	329
Alfa Romeo Giulietta TI 1962	311
Alfa Romeo Giulietta 2.0 (116) 1985	376
Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote	337
Alfa Romeo GTA 1300 Autodelta 1970	77
Alfa Romeo GTV - GTV6 (Dossier)	339

MARCA Y MODELO NÚMERO

Alfa Romeo GTV - Audi Coupé GT - Ford Capri (Dossier)	396
Alfa Romeo GTV 6	406
Alfa Romeo GTV 6 - Alpine A 310 V6 - Dino 246 GT - Maserati Merak	214
Alfa Romeo GTV 6 (Guía)	333
Alfa Romeo GTV 6 1983	134
Alfa Romeo GTV/Spider (Guía)	299
Alfa Romeo Junior - GTAm Autodelta	305
Alfa Romeo Montreal	142
Alfa Romeo P512	363
Alfa Romeo RL Normal 1924	130
Alfa Romeo RL Super Sport 1925	100
Alfa Romeo RZ 1992	188
Alfa Romeo RZ - SZ	406
Alfa Romeo RZ - SZ (Guía)	377
Alfa Romeo Spider	3
Alfa Romeo Spider (Dossier)	150
Alfa Romeo Spider (Dossier)	251
Alfa Romeo Spider (Guía)	241
Alfa Romeo Spider 1300 - MG B GT	360
Alfa Romeo Spider 1600 1979 - MG B Mk III 1800 1978	316
Alfa Romeo Spider - Mercedes 190 SL - Triumph Spitfire (Dossier)	380
Alfa Romeo Spider (916) - BMW Z3 - Fiat Barchetta - Mazda MX5 NB - Mercedes SLK - MG F - Porsche Boxster (Dossier)	374
Alfa Romeo Sprint (Dossier)	231
Alfa Romeo Sprint 1.5	183
Alfa Romeo Tipo 159 1951	9
Alfa Romeo Transaxle (Dossier)	406
Alfa Romeo TZ - Giulia GTA Autodelta	305
Alfa Romeo TZ Tubolare (Dossier)	260
Alfa Romeo TZ1 y TZ2 1963/67	16

ALLARD

Allard J2X 1952	200
-----------------	-----

ALLEN

Allen 1898	238
------------	-----

ALPINE

Alpine A 108 Cabriolet	179
Alpine A 108 Cabriolet 1964	70
Alpine A 108 FASA Coupé y Cabriolet (Dossier)	279
Alpine A 108-1 Berlineta 1956	70
Alpine A 108-1 Cabriolet 1966	377
Alpine A 108-1 Cabriolet	392
Alpine A 110 (Dossier)	219
Alpine A 110 1973-2017 (Dossier)	365
Alpine A 110 1100/1300/1400 1967-1970	70
Alpine A 110 1400 - Lancia Fulvia Coupé 1.3 S	165
Alpine A 110 1600 S Gr.4	304
Alpine A 110 1800 Gr.5 1974	70
Alpine A 110 1970	5
Alpine A 110 FASA (Guía)	249
Alpine A 110 y V6 Turbo (Dossier)	304
Alpine A 110 - Matra Diet (Dossier)	401
Alpine A 310	304
Alpine A 310 (Guía)	382
Alpine A 310 V6 - Dino 246 GT - Maserati Merak - Alfa Romeo GTV6	214
Alpine A 310 V6 1978	205
Alpine A 310 V6 Gr.5 réplica Calberson	304
Alpine A 610: superdeportivos 90 (Dossier)	379
Alpine V6 GTA (Guía)	358
Alpine V6 Turbo	139
Alpine V6 Turbo	334
Alpine-Porsche de Reverter (Alpinche)	284

ALTA

Alta Sport 2 litros 1937	181
--------------------------	-----

ALVIS

Alvis TA 14 1948	299
Alvis TA 21 Drophead Coupé	193

AMC

AMC Eagle SX/4 1981	318
AMC Pacer X 1975	183

AMILCAR

Amilcar C4 - CC	356
Amilcar C4 - Sénéchal VS2	202
Amilcar C4 - Sénéchal VS2	202
Amilcar CC	391
Amilcar CGSS 1926	292
Amilcar CGSS 1927	8
Amilcar CS, CGPS y CGSS 1922-1928	16

AMPHICAR

Amphicar 770 1967	294
Amphicar 770 1968	91

ANSALDO

Ansaldo 4CS Tipo 10 1924	86
--------------------------	----

ANTBUR

Antbur 1895	34
-------------	----

ARMSTRONG-SIDDELEY

Armstrong-Siddeley Sapphire 1953	30
----------------------------------	----

MARCA Y MODELO NÚMERO

Artés Campeador (Dossier)	241
---------------------------	-----

ARTÉS DE ARCOS

Artés Gato Montés 1972	336
------------------------	-----

ASA

ASA 1000 GT	261
ASA 1000 GT Spider 1965	67
ASA 1000 Spider	261
ASA Ferrarina (Dossier)	261

ASARDO

Asardo 1500 AR-S	260
------------------	-----

ASTER

Aster ADF1 2000	147
-----------------	-----

ASTON MARTIN

Aston Martin DB (Dossier)	209
Aston Martin DB3 Coupé 1953	40
Aston Martin DB3 S 1953	22
Aston Martin DB4 (Dossier)	355
Aston Martin DB4 - DB5 - DB6 (Dossier)	278
Aston Martin DB4 1962	55
Aston Martin DB4 - Ferrari 250 GTE - Maserati 3500 GT (Dossier)	387
Aston Martin DB4 GT - GT Zagato	355
Aston Martin DB4 GT Zagato 1962	25
Aston Martin DB5 "James Bond"	272
Aston Martin DB5 (Dossier)	326
Aston Martin DB5 1963-1965	14
Aston Martin DB5 Cabriolet 1965	80
Aston Martin DB6 Volante & Vantage (Dossier)	303
Aston Martin DBR1/300	260
Aston Martin DBS Coupé	162
Aston Martin DP 214 GT 1964	68
Aston Martin Le Mans 1.5 L 1933	4
Aston Martin Le Mans 2.0 L 1936	4
Aston Martin Mk II 1934	310
Aston Martin V8	301
Aston Martin V8 1972	183
Aston Martin Volante - Maserati Ghibli Spider	392
Aston Martin Vanquish - Ferrari 575 M Maranello	370

AUBURN

Auburn 653 Cabriolet 1935	296
Auburn 8-125 1930	121
Auburn 852 Super-Charged 1936	55
Auburn V12 Roadster 1932	180

AUDI

Audi 100 LS - Audi 100 Coupé S	151
Audi 14/35 HP "Alpensieger" 1911	244
Audi 200 Turbo - Cadillac Sedán de Ville - Ford Scorpio V6 - Renault 25 V6 (Dossier)	362
Audi 80 Quattro Competition	413
Audi 90 B3 (Guía)	364
Audi 90 - Alfa Romeo 90 V6 - Lancia Thema Turbo - Saab 9000 Turbo (Dossier)	367
Audi Cabriolet 2.3 (Guía)	340
Audi Coupé GT - Alfa Romeo GTV - Ford Capri (Dossier)	396
Audi Coupé GT A223/ Volkswagen Scirocco GTS	318
Audi Quattro	140
Audi Quattro	305
Audi Quattro (Dossier)	206
Audi Quattro (Guía)	371
Audi Quattro A2 Grupo B	323
Audi Quattro Turbo - Lancia Beta Coupé 2000 - Opel Manta i200	328
Audi RS2 - Mercedes 500 E - Porsche 928 (Dossier)	363
Audi Sport Quattro - BMW M1 - Porsche 911 Turbo (Dossier)	403
Audi Sport Quattro Pikes Peak	323
Audi Sport Quattro S1 (Dossier Grupo B)	338
Audi Sport Quattro S1 E2 Grupo B (Dossier)	323
Audi Tracción Quattro (Dossier)	385
Audi TT 1.8T (Guía)	328

AUSTIN

Austin 2 TM 1947	284
Austin A 40 Somerset 1954	306
Austin A 55 Cambridge 1958	175
Austin Mini (30 Años)	19
Austin Mini 1974	8
Austin Mini Cooper 1300 S 1964	37
Austin Mini Cooper Peter Sellers (Dossier)	320
Austin Mini Cooper S 1964	7
Austin Mini Cooper S - Authi Mini 850 - Mini Evolution Restomod (Dossier)	371
Austin Mini Cooper S del Campeonato de Históricos	132
Austin Mini Pick-up	423
Austin Princess A 135 1954	19
Austin Seven	330
Austin Seven - Citroën 5 CV C3 - Ford T	312
Austin Seven 1922	4
Austin Seven 1929	42
Austin Ten 1933 - Ford Y 8 CV 1933	315
Austin Victoria De Luxe 1972	270

AUSTIN-HEALEY

Austin-Healey (Dossier)	177
-------------------------	-----

MARCA Y MODELO NÚMERO

Austin-Healey 100 Six	5
Austin-Healey 100 SIX 1956	99
Austin-Healey 100 y 3000	1
Austin-Healey 100/4 - Jaguar XK 140	206
Austin-Healey 3000 (Guía)	261
Austin-Healey 3000 BT7 - Mercedes 280 SL Pagoda (Dossier)	297
Austin-Healey 3000 Mk II Lightweight	166
Austin-Healey 3000 MkIII 1966	11
Austin-Healey Sprite (Dossier)	171
Austin-Healey Sprite MK-III - Seat 850 Sport Spider	152

AUSTRO-DAIMLER

Austro-Daimler Sascha	416
-----------------------	-----

AUTHI

Authi 1100 - 1300 (Dossier)	164
Authi Cooper 1300 1975	52
Authi MG 1100	391
Authi Mini	286
Authi Mini Cooper 1300 (Dossier)	142
Authi Mini 850 - Austin Mini Cooper S - Mini Evolution Restomod (Dossier)	371
Authi Morris 1100 - Renault 10	337

AUTO UNION

Auto Union 1000 S - Volkswagen Escarabajo 1200	367
Auto Union 1000 SP 1961	223
Auto Union 1000 SP V6 1959	298
Auto Union 12C 3 L 1938-1939	10
Auto Union Tipo C 16 Cilindros 1939	115

AUTOBIANCHI

Autobianchi A-112 Abarth (Dossier)	312
------------------------------------	-----

AVIONS VOISIN

Avions Voisin 10 Hp 1925	23
--------------------------	----

BAILEY CARS

Bailey - Porsche 917 LM	379
-------------------------	-----

BALLOT

Ballot LT2 1923	77
-----------------	----

BARGÓN

Bargón Alhambra 1971	365
----------------------	-----

BARREIROS

Barreiros (Dossier)	274
Barreiros Saeta 65	389

BENTLEY

Bentley «Blower» 4.5 L 1929	4
Bentley 3 1/2 Litre - Talbot T 120 Major	175
Bentley 3 1/2 Litre - Talbot T 120 Major	175
Bentley 4 1/4 Litre 1936	344
Bentley 4 1/4 Litre Coupé 1937	57
Bentley 4 1/4 Litre Park Ward 1936	159
Bentley 4 1/4 Litre Special Sport Saloon 1936	126
Bentley MK VI 1946	117
Bentley S2	161
Bentley Speed Six Blue Train	221

BENZ

Benz Ideal 1901	124
Benz Triciclo 1886	124
Blitzen Benz Caza-récord	381

BERADINO

Beradino GT 1975	293
------------------	-----

BERLIET

Berliet 7CV 1923	36
Berliet Normande	269

BISCUTER

Biscuter (Dossier)	180
Biscuter 200 R Normal 1956	61
Biscuter Furgoneta 200-I 1958	284
Biscuter Sport 1957	61

BITTER

Bitter CD	143
-----------	-----

BIZARRINI

Bizamini 5300 GT Corsa 1965	17
Bizamini 5300 GT Strada 1965	220
Bizamini 5300 GT Strada 1967	241

BMW

BMW 1600 GT	153
BMW 1600 GT	349
BMW 2000 New Klasse (Guía)	421
BMW 2000 CS - Volvo 1800 S	156
BMW 2002 (Guía)	252
BMW 2002 Ti - Tii (Dossier)	222
BMW 2002 TI Circuito y Rallye 1968	36
BMW 2002 Tii	336
BMW 2002 Tii - Alfa Romeo Giulia 1600 Super	151
BMW 2002 Turbo 1973	107
BMW 3.0 CSi - Mercedes 350 SLC	146
BMW 3.0 CSL	212
BMW 3.0 CSL 1971	44
BMW 315 Berlina 1934 y 315/1 Roadster 1935	107
BMW 315/1 y 319/1	257
BMW 316 Baur 1979	323
BMW 318 iS (E30)	407

MARCA Y MODELO **NÚMERO**

BMW 323i E21 (Guía)	273
BMW 323i E21	388
BMW 325i - 328i E36 (Guía)	347
BMW 325i y M3 (E30)	320
BMW 326	197
BMW 327/28	301
BMW 327/28 1938	64
BMW 328 1938	32
BMW 328 Kamm Coupé	307
BMW 328 Roadster	259
BMW 328 Roadster 1937 - BMW 328 Mille Miglia 1940	133
BMW 328 Roadster Mille Miglia 1940	8
BMW 502 2.6 Luxus 1959	62
BMW 502 Jacobsen & Steinberg	402
BMW 503 Coupé 1959	209
BMW 507 de Elvis Presley	318
BMW 507 Roadster 1958	112
BMW 633 CSI - Mercedes 560 SEC	345
BMW 635 CSI (Guía)	321
BMW 700 Cabriolet	163
BMW 700 Sport 1961	7
BMW 745 E23 Executive	415
BMW 750i E32 (Guía)	370
BMW Coupé 1973-1986 (Dossier)	280
BMW CS E9 (Guía)	356
BMW Garmisch Bertone	407
BMW Isetta (1953-1965) (Dossier)	216
BMW Isetta 250 1956 y BMW 600 1958	120
BMW M 635 CSI	143
BMW M1 (Dossier)	125
BMW M1 - Audi Sport Quattro - Porsche 911 Turbo (Dossier)	403
BMW M1 - Mercedes C111 - Porsche 911 Carrera RS	318
BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth	148
BMW M3 (Dossier)	225
BMW M3 (Dossier)	357
BMW M3 (Guía)	307
BMW M3 E30 - Alfa Romeo 75 V6 - Ford Sierra Cosworth - Mercedes 190E 2.3 - Saab 900 Turbo (Dossier)	349
BMW M3 E30 Sport Evo	357
BMW M3 E36 (Guía)	354
BMW M3 E36 GT	357
BMW M3 E46 CSL	357
BMW M3 E92 Competition Pack	357
BMW M5 E34 1989	327
BMW M535i	380
BMW Motorsport (CS/CSL - M1 - 635 CSI - M3)	413
BMW Serie 02	141
BMW Serie 02	426
BMW Serie 8 Coupé (Guía)	302
BMW Z1	141
BMW Z1 Roadster 1991	289
BMW Z3 (Guía)	314
BMW Z3 - Alfa Romeo Spider (916) - Fiat Barchetta - Mazda MX5 NB - Mercedes SLK - MG F - Porsche Boxster (Dossier)	374
BMW Z8 (Guía)	317
BMW-GLAS	
BMW-Glas 2600/3000 V8 Coupé Frua	121
BOND	
Bond Bug 850 ES	358
Bond Equipe GT 4S	194
BONET	
Bonet Réplica	50
BORGWARD	
Borgward Hansa 1800D 1952	94
Borgward RS 1500	328
BROUGH SUPERIOR	
Brough Superior	261
BRUSH	
Brush Runabout 1908	273
BRUTSCH-MASERATI	
Brutsch-Maserati 1948	15
BUGATTI	
Bugatti 37A 1927	93
Bugatti Royale Esders (reconstrucción) 1986	36
Bugatti T-23 Brescia Modifié 1919	132
Bugatti T-252 1958	317
Bugatti T-57 Atalante Cabriolet 1936	147
Bugatti T-57 C Vanvooren	308
Bugatti Tipo 13 Brescia 1921	63
Bugatti Tipo 40 Grand Sport	220
Bugatti Tipo 41 Royale	33
Bugatti Tipo 41 Royale Coupé Kellner 1931	6
Bugatti Tipo 44 Grand Sport	192
Bugatti Tipo 49 Cabriolet Gangloff	214
Bugatti Tipo 51	197
Bugatti Tipo 51 1931	8
BUICK	
Buick 24-4 Roadster 1924	382
Buick 60 Century Hardtop 1958	312
Buick 8 Model 40 VandenPlas	425
Buick Century 1956	57

MARCA Y MODELO **NÚMERO**

Buick Century Riviera 1956	72
Buick Le Sabre 1951	57
Buick Le Sabre 1951	164
Buick Master Six Model 28-49 Touring 1928	188
Buick Master Six Sport Roadster 1929	60
Buick Riviera	348
Buick Serie 60 Sport Roadster 1930	113
Buick Six K-44 1920	376
Buick Skylark - Chevrolet Malibú	374
Buick Special 8 Model 41 Touring	421
Buick Special Convertible Coupé 1941	141
Buick Special Serie 40 1938	244
Buick Y Job	421
CADILLAC	
Cadillac 314 Custom Coupé 1925	246
Cadillac 314 Touring 1926	63
Cadillac 341 A Cabriolet Lujo 1928	277
Cadillac 6200 Convertible 1962	275
Cadillac 6267-X 1949	26
Cadillac 7533 1947	31
Cadillac Convertible Coupé Serie 62 1959	38
Cadillac DeVille Convertible 1967	342
Cadillac Eldorado (1953-1959) (Dossier)	215
Cadillac Eldorado Fleetwood 1972	250
Cadillac Fleetwood Hardtop 1957	227
Cadillac Sedán de Ville Hard Top	384
Cadillac Sedán de Ville - Renault 25 V6 - Audi 200 Turbo - Ford Scorpio V6 (Dossier)	362
Cadillac Serie 61 Coupé de Ville LM	210
Cadillac Serie 62 1959	7
Cadillac Serie 62 Club Coupé 1948	340
Cadillac Thirty 1909	112
Cadillac V16 1930	18
Cadillac V16 Coupé 1938	143
Cadillac V8 Convertible Coupé 1938	295
Cadillac V8 Serie 353 - Cadillac Eldorado Biarritz	378
CATERHAM	
Caterham 275 R 2015	326
Caterham Super Seven	161
CHALMERS	
Chalmers 30 Pony Tonneau 1911	174
CHAPARRAL	
Chaparral Tipo 1	420
CHEVROLET	
Chevrolet 3100 Stepside de Luxe	191
Chevrolet Bel Air Convertible 1956	83
Chevrolet Bel Air Hardtop Sedán 1958	319
Chevrolet Camaro MkI (Guía)	423
Chevrolet Camaro RSZ-28 1973	277
Chevrolet Camaro Z28 - Pontiac Firebird Formula	393
Chevrolet Convertible Coupé De Luxe 1951	58
Chevrolet Corvair (Dossier)	211
Chevrolet Corvette 1953	5
Chevrolet Corvette 1953	57
Chevrolet Corvette 1953 - 1962 (Dossier)	175
Chevrolet Corvette 1958	7
Chevrolet Corvette 1959	75
Chevrolet Corvette 25º Aniversario	155
Chevrolet Corvette C2 (Guía)	381
Chevrolet Corvette C2 - C3 (Dossier)	335
Chevrolet Corvette C3 (Guía)	295
Chevrolet Corvette C4 (Guía)	378
Chevrolet Corvette Greenwood "Big One" 1974	258
Chevrolet Corvette Sting Ray (Dossier)	232
Chevrolet Corvette Sting Ray Z06	232
Chevrolet Corvette Stingray (Dossier)	258
Chevrolet Corvette Stingray Roadster Moroso 1969	258
Chevrolet El Camino	267
Chevrolet H4 Baby Grand Touring 1915	169
Chevrolet Malibú - Buick Skylark	374
Chevrolet Mastersix Roadster	260
Chevrolet National 1928	47
Chevrolet Six Independence	253
Chevrolet TC Coupé	303
CHRYSLER	
Chrysler 150 GT	387
Chrysler 180 - Seat 132 1600	216
Chrysler Airflow	379
Chrysler Carlton	406
Chrysler Imperial CG Eight 1931 - Lincoln K 1931	324
Chrysler Imperial CG Eight 1931 - Lincoln K 1931	324
Chrysler New Yorker 1955	7
Chrysler Royal 1939	242
Chrysler Six Convertible Coupé 1934	71
Chrysler Windsor Convertible 1946	151
CISITALIA	
Cisitalia 202 Grand Sport (Dossier)	302
Cisitalia 202 S Mille Miglia 1947	282
CITROËN	
Citroën 11	2
Citroën 11 (Guía)	233
Citroën 11 AL Cabriolet 1937	54
Citroën 11 AL Cabriolet	410

MARCA Y MODELO **NÚMERO**

Citroën 11 Cabriolet	170
Citroën 11 CV (Dossier)	130
Citroën 11 Ligero - Mercedes 170 Da	154
Citroën 11 Normal 1953	345
Citroën 15 Six (Dossier)	179
Citroën 2 CV	286
Citroën 2 CV (Dossier)	152
Citroën 2 CV (Dossier)	317
Citroën 2 CV (Guía)	226
Citroën 2 CV - Fiat Nuova 500 L - Lloyd LC 600	182
Citroën 2 CV 6 1978	291
Citroën 2 CV AZ 1956	49
Citroën 2 CV AZU	215
Citroën 2 CV Charleston	268
Citroën 2 CV Pop-Cross (Dossier)	354
Citroën 2 CV Sahara 1964	49
Citroën 2 CV - Renault 4 - Seat 600 E (Dossier)	359
Citroën 2 CV - Seat 850 D Especial 2p	426
Citroën 5 CV (Dossier)	212
Citroën 5 CV 1923	13
Citroën 5 CV C3 - Ford T - Austin Seven	312
Citroën AC 4 Familiar Lujo 1929	101
Citroën AMI 6	187
Citroën AMI 6 1963	317
Citroën AX 4x4 - Fiat Panda Sisley	394
Citroën AX GTI - Saxo VTS - ZX 16v (Dossier)	399
Citroën B2 Caddy Sport	372
Citroën B2 Torpedo 1924	203
Citroën BX TGE Palmarés	422
Citroën C6 Falso Cabriolet 1929	208
Citroën CX (Dossier)	173
Citroën CX (Guía)	296
Citroën CX 2400 Prestige 1976	311
Citroën CX Raid	311
Citroën D Super 5 1973	330
Citroën DS (Dossier)	149
Citroën DS (Dossier)	243
Citroën DS (Guía)	243
Citroën DS 21 - Mercedes 300 SE	392
Citroën DS 23 1972	243
Citroën DS 23 IE Pallas - Mercedes 250	195
Citroën DS 23 Pallas 1972	25
Citroën DS 23 Pallas 1972 & DS5 2015	330
Citroën DS Palm Beach Chapron 1969	84
Citroën DS Proto 1972	243
Citroën DS, SM, GS, CX, BX, XM, Xantia, C5, C6: Hidroneumáticos (Dossier)	366
Citroën ID - D Special - SM (Dossier)	372
Citroën ID 20 Familiale - Peugeot 404 L Familiale	412
Citroën Dyane 6 (Dossier)	202
Citroën GS (Dossier)	192
Citroën GSA Break - Renault 12 TS Familiar	383
Citroën Lorraine Chapron 1973	84
Citroën Mehari	402
Citroën Mehari - Mini Moke	164
Citroën Mehari - Mini Moke	164
Citroën P 17 E Kégresse	172
Citroën Rosalie	225
Citroën Rosalie Sports Tourer	304
Citroën Saxo VTS - AX GTI - ZX 16v (Dossier)	399
Citroën SM - NSU Ro 80	344
Citroën SM 1974	37
Citroën SM (Guía)	391
Citroën Visa GTI	315
Citroën Visa GTI (Guía)	417
Citroën ZX 16v - AX GTI - Saxo VTS (Dossier)	399
CLEMENT BAYARD	
Clément Bayard 8 CV 1912	68
CLÚA	
Clúa 500	143
COOPER	
Cooper Mark 10 Fórmula 3 1956	39
CORD	
Cord L 29 Cabriolet	204
CORVER-SERRA	
Corver-Serra Roadster 1964	310
CTA-ARSENAL	
CTA-Arsenal 1947	326
DAIMLER	
Daimler Cuadriciclo 1886	124
Daimler Sovereign	189
Daimler Sovereign 4.2 (Ruta)	375
Daimler SP 250	348
Daimler SP 250 1959	144
Daimler Tipo 20 "Sleeve Valves" 1912	207
Daimler V8 250	348
Daimler V8 250 1967	247
Daimler XJC (Dossier)	329
DARMONT-MORGAN	
Darmont-Morgan 1926	116
DARRACQ	
Darracq 10/12 HP 1907	85

MARCA Y MODELO **NÚMERO**

DATSUN	
Datsun 240 - 260 - 280 Z (Dossier)	234
Datsun 240 Z 1971	331
Datsun 240 Z Gr.4	234
Datsun Serie Z (Dossier)	373
Datsun Serie Z (Guía)	407
DAVID	
David 8 HP 1916	28
DE DION-BOUTON	
De Dion-Bouton 8 CV	405
De Dion-Bouton Triciclo	408
De Dion-Bouton Tipo IS 1923	106
De Dion-Bouton Tipo Y 1905	217
DE SOTO	
De Soto Airflow	419
DE TOMASO	
De Tomaso Deauville - Longchamp	333
De Tomaso Pantera GTS 1982	103
De Tomaso Pantera GTS	410
De Tomaso Vallelunga - Mangusta	309
DELAGE	
Delage D6 70 1937	10
Delage D8-100	167
Delage D8S Cabriolet Chapron	158
Delage DIS	357
Delage DISS 1925	37
Delage DS Cabriolet Chapron	161
Delage Grand Prix 1927	25
Delage Tipo F 1909	114
Delage Tipo R 1913	154
DELAHAYE	
Delahaye 135 1934	31
Delahaye 135 M 1937	98
Delahaye 135 M Coupé Chapron 1937	148
Delahaye 175 S Saoutchik	274
Delahaye 235 Chapron 1954	248
Delahaye tipo I Tonneau 1895	211
DELAUNAY BELLEVILLE	
Delaunay Belleville 16/20 HP 1907	91
Delaunay Belleville 24/28 HP 1907	59
Delaunay-Belleville 10/12 HP tipo P4 1922	163
DELOREAN	
DeLorean DMC-12	267
DeLorean DMC-12 (Dossier)	346
DeLorean DMC-12 (Guía)	389
DETROIT ELECTRIC	
Detroit Electric 52 Duplex	404
DIATTO	
Diatto 20/4 DC 1922	64
Diatto Tipo 20 1923	378
DÍAZ Y GRILLÓ	
D y G 1914	120
DINO	
Dino 206 - 246 GT (Dossier)	201
Dino 208 / 308 GT4	407
Dino 246 GT (Dossier)	326
Dino 246 - Alfa GTV6 - Alpine A310 - Maserati Merak	214
Dino 246 GT/GTS 1969/74	7
Dino 246 GTS 1972	21
DKW	
DKW 3=6 Berlina F 94 1957	131
DKW F5 Cabriolet 1935 - F8 Super Export 1939	319
DKW Front FA 600 1932	80
DKW Meisterklasse 1953	339
DODGE	
Dodge 1933	12
Dodge Custom Royal	381
Dodge D-14 Business Coupé	388
Dodge D-17 Special 2-door Sedán 1940	135
Dodge D5	239
Dodge Monaco Statio Wagon 1967	271
Dodge Polara Hardtop Sedan 1960	126
Dodge Viper RT/10: superdeportivos 90 (Dossier)	379
Dodge WC-51 4x4 1942	297
DODGE BARREIROS	
Dodge 3700 GT (Dossier)	186
Dodge 3700 GT Limusina	395
Dodge 3700 GT V8	423
Dodge Barreiros (Dossier)	423
Dodge Boulevard MM30 Serra (Dossier)	327
Dodge Dart (Guía)	251
Dodge Dart 270 - Mercedes 250 S	386
Dodge Dart (Dossier)	143
Dodge Dart GLE 1968	287
Dodge Dart GLE	423
DONOSTI	
Donosti MMA 1928	165
DUESENBERG	
Duesenberg J 1929	109

ÍNDICE

MARCA Y MODELO	NÚMERO
DURANT	
Durant 612 Sedán 1930	284
EBRO	
Ebro D-150	407
Ebro F-350	396
EGGER-LOHNER	
Egger-Lohner-Porsche C2	312
ELVA-BMW	
Elva-BMW Mk7 1964	205
ERA	
Era RL 1934	4
ESSEX	
Essex Six 1926	142
EUCORT	
Eucort Grand Sport	413
EXCALIBUR	
Excalibur Serie II Phaeton SS	192
FACEL VEGA	
Facel Vega Facel II	156
Facel Vega Facel III 1964	63
Facel Vega Facel III 1964	306
Facel Vega Facellia F2	193
Facel Vega HK 500 1961	341
FARDIER CUGNOT	
Fardier Cugnot Réplica	402
FARMAN	
Farman A6B Sport 1924	267
FERRARI	
Ferrari 125 1991	56
Ferrari 125 S 1947 y F50 1995	119
Ferrari 166 MM 1950	119
Ferrari 166 MM Vignale 1953	27
Ferrari 208 GTB Turbo	350
Ferrari 250 GT «Tour De France» 1956	60
Ferrari 250 GT 2+2	355
Ferrari 250 GT Pininfarina 1955	34
Ferrari 250 GT Prototipo Pininfarina 1961	11
Ferrari 250 GT SWB 1960	9
Ferrari 250 GT Zagato 1956	34
Ferrari 250 GT/E	326
Ferrari 250 GTE - Aston Martin DB4 - Maserati 3500 GT (Dossier)	387
Ferrari 250 GTO (réplica)	242
Ferrari 250 GTO Competizione 1962/63	11
Ferrari 250 LM 1964	23
Ferrari 250 MM 1953	61
Ferrari 250 Testarossa	255
Ferrari 250 Testarossa 1958	3
Ferrari 275 GTB	400
Ferrari 275 GTB (Dossier)	225
Ferrari 275 GTB/4 1966	48
Ferrari 275 GTS 1965	169
Ferrari 290 MM 1956	339
Ferrari 308 - 328 (Dossier)	170
Ferrari 308 GTB	146
Ferrari 308 GTB Quattrovalvole	352
Ferrari 308 GTB QV - Porsche 911 SC	305
Ferrari 308 GTS - Porsche 911 Turbo	180
Ferrari 312 B3 F1 1974	12
Ferrari 312 T 1975	129
Ferrari 315 S 1957	31
Ferrari 328 - 308 (Dossier)	170
Ferrari 328 (Guía)	376
Ferrari 328 GTB	352
Ferrari 330 GT 2+2 1965	53
Ferrari 330 GTC 1967	3
Ferrari 330 TRI - LM	242
Ferrari 340 Mexico - Panamericana	423
Ferrari 348 TB	352
Ferrari 348 TB (Guía)	335
Ferrari 355: superdeportivos 90 (Dossier)	379
Ferrari 355 (Guía)	415
Ferrari 365 (Dossier)	255
Ferrari 365 GT 2+2 1967	73
Ferrari 365 GT/4 Berlinetta Boxer 1974	119
Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1973	65
Ferrari 365 GTB/4 Daytona - Lamborghini Miura - Maserati Ghibli SS (Dossier)	389
Ferrari 365 GTC/4 Spider NART 1971	255
Ferrari 365 P 1965	23
Ferrari 412 1987	255
Ferrari 512 BB - BBi (Dossier)	345
Ferrari 512 M "Escuderia Montjuich" 1971	282
Ferrari 512 S 1971	119
Ferrari 575 M Maranello - Aston Martin Vanquish	370
Ferrari F355 F1	352
Ferrari F40 (Dossier)	301
Ferrari GT4 - 308-328 - Mondial 3.2 (Dossier)	308
Ferrari Mondial V8	425
Ferrari Testarossa	416
Ferrari Testarossa (Guía)	242
Ferrari TR (Dossier)	242

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Ferrari Turbo 208 - GTO - F40 - 288	408
Ferrari V8 (Dossier)	352
FIAT	
Fiat 100/103 E TV Transformable 1956	114
Fiat 1200 Granluce Transformable	215
Fiat 1200/1500/1600 Cabriolet (Dossier)	153
Fiat 124 Abarth (Dossier)	226
Fiat 124 Abarth Rally Gr.4	226
Fiat 124 Sport Spider (Guía)	250
Fiat 124 Sport Spider 1600 (Dossier)	136
Fiat 130 Coupé 1974	105
Fiat 1300	189
Fiat 131 Abarth GR.4	109
Fiat 131 Abarth Rallye GR.4 Zanini	254
Fiat 1500 C 1966	359
Fiat 1500 Cabriolet (Guía)	289
Fiat 1900 A 1955	313
Fiat 2300 Lusso 1966	243
Fiat 2300 S Coupé - Mercedes 220 SE b Coupé	171
Fiat 500 (Dossier)	229
Fiat 500 1957	17
Fiat 500 Gamine Vignale 1967	282
Fiat 500 L 1970	167
Fiat 500 Réplica Abarth	373
Fiat 500 Topolino (Dossier)	185
Fiat 500 Topolino 1937	14
Fiat 501 Sport 1921	131
Fiat 501 Torpedo	412
Fiat 508 Balilla Berlineta (Descubrimiento)	361
Fiat 509 A 1927	32
Fiat 512 Torpedo 1926	325
Fiat 514 Spider	177
Fiat 519 1923	3
Fiat 520 Six 1927	56
Fiat 8V 1954	54
Fiat Abarth 1000 - 2000 - 3000 SP	386
Fiat Balilla 508 A 1932	16
Fiat Barchetta - Alfa Romeo Spider (916) - BMW Z3 - Mazda MX5 NB - Mercedes SLK - MG F - Porsche Boxster (Dossier)	374
Fiat Barchetta (Guía)	298
Fiat Barchetta	426
Fiat Coupé 2.0 Turbo (Guía)	350
Fiat Coupé Ghia	267
Fiat Dino Spider y Coupé	159
Fiat Dino (Guía)	380
Fiat Mefistofele 1924	282
Fiat Nuova 500 L - Citroën 2 CV - Lloyd LC 600	182
Fiat Panda Raid	323
Fiat Panda Sisley - Panda Dakar	398
Fiat Panda Sisley - Citroën AX 4x4	394
Fiat Tipo Zero A 1914	72
Fiat Topolino 1936/55	3
Fiat Uno Turbo IE (Guía)	343
Fiat X1/9	145
Fiat X1/9 - Lotus Europa - Matra-Simca Bagheera - VW-Porsche 914	181
Fiat X1/9 - Porsche 914/4 - Triumph TR7 (Dossier)	420
Fiat X1/9 (Guía)	284
Fiat X1/9 Bertone 1972	34
Fiat-Abarth 1000 MCR	315
Fiat-Abarth 695 SS	229
Fiat-Abarth Monomille 1961	248
Fiat-Abarth Monomille 1961	248
Fiat-Seat 131 (Dossier)	254
Fiat-Seat 1400 Cabriolet (Dossier)	328
Fiat-Siata 508 S Siluro 1934	322
FORD	
Ford A (Dossier)	181
Ford A Fordor Sedan 1931	341
Ford A Phaeton 1929	235
Ford B 1932	229
Ford Bronco 1982 - Range Rover 1985	309
Ford Bronco 1982 - Range Rover 1985	309
Ford Capri (Dossier)	148
Ford Capri (Guía)	239
Ford Capri 2.8i	353
Ford Capri 2000 GT - Renault 15 TS	170
Ford Capri GT 1900 - Opel A Manta GT/E	409
Ford Capri - Alfa Romeo GTV - Audi Coupé GT (Dossier)	396
Ford Capri RS 2600 - RS 3100	409
Ford Consul	331
Ford Cortina (Dossier)	275
Ford Cortina Lotus MK 1 1965	177
Ford Cougar	426
Ford Escort Mexico	411
Ford Escort MK2 (Dossier)	269
Ford Escort RS 1800 Mk2 Gr. 4	342
Ford Escort RS 2000 Gr.2	230
Ford Escort RS 2000 MK 1	175
Ford Escort RS Cosworth - Lancia Delta Integrare - Toyota Celica 4WD Turbo (Dossier)	342
Ford Escort RS Cosworth (Guía)	309
Ford Escort RS Turbo - Lancia Delta HF Turbo - Renault 11	

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Turbo - VW Golf GTI G60 (Dossier)	370
Ford Escort RS MkI (Dossier)	230
Ford Escort RS MkII (Guía)	422
Ford Escort RS Turbo (Guía)	369
Ford Fairlane Sunliner 1955	185
Ford Fairlane 500 Galaxie Sunliner 1959	361
Ford Fiesta (Dossier)	257
Ford Fiesta - Seat 127 - Renault 5	300
Ford Fiesta 1600 Gr.2	257
Ford Fiesta Mk1 (Guía)	257
Ford Fiesta Super Sport y XR2	257
Ford Fiesta XR2 1982	289
Ford Gran Torino 1974	273
Ford GT 111 Spider	307
Ford GT 40 1966	20
Ford GT 40 1966	296
Ford GT 40 Mirage Gulf 1968	296
Ford GT 40 P/1019 Escuderia Montjuic 1965 (Dossier)	307
Ford GT 40 Prototipo 1964	296
Ford LTD V8 Station Wagon	199
Ford Mercury Gatsonides Lieja-Roma-Lieja 1939	306
Ford Modelo A 1929	5
Ford Mustang (1964-1968)	279
Ford Mustang (Dossier)	161
Ford Mustang (Dossier)	318
Ford Mustang - Jaguar XK 150	387
Ford Mustang 2015	318
Ford Mustang 289 1963	41
Ford Mustang 289 1966 mejorado	168
Ford Mustang 289 Cabrio - Fastback	318
Ford Mustang 351 1969	207
Ford Mustang GT Convertible	420
Ford Mustang Mach 1 - Iso Rivolta Lele	176
Ford Mustang Mach 1 - Iso Rivolta Lele	176
Ford Mustang Mach 1 1973	318
Ford Mustang Shelby Cobra 2008	318
Ford Mustang Shelby GT 350 1966 (Dossier)	265
Ford Prefect E 93A Saloon 1947	128
Ford Quadricycle	255
Ford RS 200 (Dossier Grupo B)	338
Ford Scorpio V6 - Audi 200 Turbo - Cadillac Sedán de Ville - Renault 25 V6 (Dossier)	362
Ford Sierra RS Cosworth - Alfa Romeo 75 V6 - BMW M3 - Mercedes 190E 2.3 - Saab 900 Turbo (Dossier)	349
Ford Sierra RS Cosworth - BMW M3	148
Ford Sierra RS Cosworth (Guía)	283
Ford Sierra RS Cosworth 4p (Guía)	368
Ford Sierra RS Cosworth Gr. A	384
Ford Sierra - Escort RS Cosworth (Dossier)	384
Ford Super Deluxe Club Convertible Coupé 1946	146
Ford T (Dossier)	165
Ford T Tourer	424
Ford T & A	368
Ford T - Austin Seven - Citroën 5 CV C3	312
Ford T Racer 1917	231
Ford Taunus 1600 GXL 1975	297
Ford Taunus 20 M 1968	285
Ford Thunderbird - Peugeot 404 Cabriolet	204
Ford Thunderbird 1955	7
Ford Thunderbird 1955	55
Ford Thunderbird 1963	201
Ford Thunderbird Town Hard Top 1966	33
Ford Thunderbird Convertible	390
Ford Transit	408
Ford V8 68 Club Cabriolet 1936	287
Ford V8 Convertible Sedan 1935	58
Ford V8 Coupé 1934	298
Ford V8 Customline 1954	71
Ford V8 85 Camión	392
Ford Y 8 CV 1933 - Austin Ten 1933	315
Ford Y	397
FRANKLIN	
Franklin Serie II 1926	65
FSO	
FSO Warszawa 223	311
GARDNER	
Gardner Special 1926	86
GHIA	
Ghia 230S Prototipo 1963	290
GLAS	
Glas 1300 GT	349
Glas 1700 TS 1967	340
GOGGOMOBIL	
Goggomobil 400 S 1968	159
GRAHAM-PAIGE	
Graham-Paige Six Roadster 1929	377
GURGEL	
Gurgel X-12 1979	325
HANOMAG	
Hanomag Diésel Récord 1939	373
HILLMAN	
Hillman Minx Cabriolet	357

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Hillman Minx MK8 1954	325
Hillman Super Minx V8	213
HISPANO-ALEMÁN	
Hispano-Alemán Buggy (Dossier)	381
Hispano-Alemán Mallorca (Dossier)	381
Hispano-Alemán Mallorca 1974	20
Hispano-Alemán Mallorca 1975	270
HISPANO-GUADALAJARA	
Hispano-Guadalajara 10 CV Tipo 514 1931	176
HISPANO-SUIZA	
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» 1909	9
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» 1911	27
Hispano-Suiza 12/15 HP 1908	54
Hispano-Suiza 15/20 HP 1909	44
Hispano-Suiza 16 HP 1915	40
Hispano-Suiza 16 HP Sport Rabassada 1922	110
Hispano-Suiza 20/30 HP 1910	50
Hispano-Suiza 8/10 HP 1914	39
Hispano-Suiza 8/10 CV	393
Hispano-Suiza Carmen Boulogne	400
Hispano-Suiza Dubonnet Saoutchik 1938	84
Hispano-Suiza H6 (Dossier)	189
Hispano-Suiza H6B - Rolls-Royce Phantom I	153
Hispano-Suiza H6C Bis Hibbard & Darrin 1928	198
Hispano-Suiza i6 T49/T64	327
Hispano-Suiza K6 1934	52
Hispano-Suiza K6	400
Hispano-Suiza T24 (8-10 CV) Torpedo 1914	193
Hispano-Suiza T30 Sport 1920	42
Hispano-Suiza T30/40 «Torpedo» 1906	18
Hispano-Suiza T41	48
Hispano-Suiza T48 1926	43
Hispano-Suiza T49 - Pegaso Z-102 - Seat 600	338
Hispano-Suiza T49 1930	45
Hispano-Suiza T56 Bis 1929	53
Hispano-Suiza T60 RL 1934	46
Hispano-Suiza T64	182
Hispano-Suiza T64 1930	41
Hispano-Suiza T68 (J12) Sedán Kellner	216
Hispano-Suiza T68 J12 1933	66
Hispano-Suiza T68 J12 1933	363
Hispano-Suiza T70 (K6)	218
Hispano-Suiza Viajera 2T4 1928	100
HONDA	
Honda CRX	426
Honda CRX (Guía)	306
Honda NSX (Guía)	311
Honda S 800 1968	86
Honda S 800 Coupé - Cabriolet	308
Honda S 800 Roadster 1967	274
Honda S 2000	389
Honda S 2000 (Guía)	398
HORCH	
Horch 830 B Cabriolet	190
Horch 930 V 1938	7
HOTCHKISS	
Hotchkiss 480 1936	95
Hotchkiss 686 Paris-Nice	173
HUAYRA	
Huayra Pronello Ford	411
HUDSON	
Hudson de Luxe Eight 1938	96
Hudson Model R 1929	105
Hudson Super Six	323
Hudson Super Six Tipo S Roadster 1928	140
HUMBER	
Humber Hawk Serie IV A	208
Humber Sceptre	386
HUPMOBILE	
Hupmobile Model 20 Runabout 1909	373
Hupmobile R 1917	61
Hupmobile Six Sportster 1929	361
IMPERIAL	
Imperial Crown Coupé 1965	203
Imperial Crown Coupé 1967	86
Imperial LeBaron 1974	346
INALTERA	
Inaltera GTP Le Mans 1977	247
INNOCENTI	
Innocenti Mini (Guía)	255
INVADER	
Invader GT (Dossier)	336
INVICTA	
Invicta S Type 1931	215
Isetta (1953-1965) (Dossier)	216
Isetta (1953-1965) (Dossier)	216
ISO	
Iso Isetta - PTV 250	178
Iso Isetta 1958	74
Iso Isetta 200 1958	282

MARCA Y MODELO	NÚMERO
ISO Rivolta GT 300 1965	59
ISO Rivolta IR 340 - Grifo Lusso GL 350	303
ISOTTA FRASCHINI	
Isotta Fraschini 8C Monterosa	270
Isotta Fraschini Tipo 8A 1925	224
Isotta Fraschini Tipo 8B 1930	117
ITALA	
Itala Avalve 1913	15
JAGUAR	
Jaguar 3 1/2 Litre 1947	240
Jaguar 3 1/2 Litre Cabriolet 1947	136
Jaguar 3.8 S 1967	88
Jaguar C-Type 003 1951	267
Jaguar Tipo C Réplica Realm 2005	251
Jaguar D-Type 1954	2
Jaguar D-Type Coupé Le Mans	138
Jaguar E-type	355
Jaguar E-Type (Dossier)	283
Jaguar E-Type (Guía)	247
Jaguar E-Type 1963	9
Jaguar E-Type 3.8 Semi-Lightweight 1961	291
Jaguar E-Type 4.2 S2 1969 (Dossier)	133
Jaguar E-Type 4.2 Serie II 1968	23
Jaguar E-Type Gran Turismo de competición	219
Jaguar E-Type Lightweight 1963	6
Jaguar E-Type Lightweight Low Drag 1992	60
Jaguar E-Type V12	190
Jaguar MK II (Dossier)	146
Jaguar MK II 3.8 1963	60
Jaguar MK II 3.8 1963	328
Jaguar MK V 1949	321
Jaguar MK VII 1951	68
Jaguar Mk VII M	392
Jaguar SS 100 2.5 L 1936	15
Jaguar XJ 12 - Mercedes 300 SEL 6.3	167
Jaguar XJ 13 1967	32
Jaguar XJ6 (Dossier)	198
Jaguar XJS (Dossier)	154
Jaguar XJS V12 Convertible	402
Jaguar XJS V12 (Guía)	323
Jaguar XJS-6 (Guía)	366
Jaguar XK (Dossier)	184
Jaguar XK (Guía)	386
Jaguar XK 120	267
Jaguar XK 120 Coupé 1952	143
Jaguar XK 120 Coupé IRS 1953	267
Jaguar XK 120 Roadster	417
Jaguar XK 120 - E Type	4
Jaguar XK 140 - Austin-Healey 100/4	206
Jaguar XK 140 Drop Head Coupé 1956	108
Jaguar XK 140 MC 1956	39
Jaguar XK 150	12
Jaguar XK 150 - Ford Mustang	387
Jaguar XK 150 S 1959	32
Jaguar XK 150 S Fastback 1960	121
JBA	
JBA Falcon Sport 2.0i 1994	85
JBR	
JBR Cyclecar 1922	89
JBS Falcon Sport 1990	38
JEEP	
Jeep (Dossier)	204
Jeep Cherokee (Guía)	308
Jeep Ebro Comando (Guía)	322
Jeep Ebro Comando S - Comando HD	424
Jeep Ebro Campeador	372
Jeep Willys Viasa (Guía)	334
Jeep Willys-Viasa 1964	278
Jeep Willys M38 - Jeep Ford M151	397
JENSEN	
Jensen C-V8 1964	90
Jensen Interceptor II 1970	115
Jensen Interceptor III 1974	367
JENSEN HEALEY	
Jensen Healey 1972	17
JUNIOR	
Junior 3R-197 1956	278
JZR	
JZR Bandido (Réplica) 1994	79
KAPI	
Kapi Chiqui	304
Kapi Jip 200 1955	281
KELLISON	
Kellison J6 Panther	409
KOUGAR	
Kougar Sport 4.2 1977	97
LA BUIRE	
La Buire 10A 1926	289
LA CUADRA	
La Cuadra 7 HP Centauro 1900	62

MARCA Y MODELO	NÚMERO
La Cuadra 7 HP Centauro 1900	400
LA SALLE	
La Salle 303 1927	57
La Salle 35-50 Touring Sedán	385
La Salle Convertible Coupé 1928	14
La Salle V8 Sport Coupé 1937	307
LAGONDA	
Lagonda 2 Litre Speed Model 1930	108
Lagonda LG 45 1936	115
Lagonda LG 45 Rapide 1937	223
LAMBORGHINI	
Lamborghini 350 GT - 400 GT 2+2 (Dossier)	316
Lamborghini 350 GT 1964	17
Lamborghini 350 GT 1964	249
Lamborghini Countach 5000 S	237
Lamborghini Countach - Mercedes C111 (Dossier)	385
Lamborghini Espada 400 GT	401
Lamborghini Espada 400 GT 1968	17
Lamborghini Jarama GTS	407
Lamborghini Jarama S	168
Lamborghini Miura	3
Lamborghini Miura	150
Lamborghini Miura - Maserati Ghibli SS - Ferrari 365 GTB/4 Daytona (Dossier)	389
Lamborghini Miura S 1969	17
Lamborghini P250 Urraco 1972	17
Lamborghini Urraco P 250	384
Lamborghini Urraco P 250 S 1974	282
Lamborghini Urraco P 250 - Maserati Indy 4.2	158
LANCIA	
Lancia 037 (Dossier Grupo B)	338
Lancia 037 (Dossier)	351
Lancia Appia 3ª Serie	169
Lancia Aprilia (Dossier)	348
Lancia Astura 230 1931	22
Lancia Augusta 1935	61
Lancia Aurelia (Dossier)	287
Lancia Aurelia 1950	23
Lancia Aurelia B12 y B20 2500 GT 1950	3
Lancia Aurelia B20 GT	229
Lancia Aurelia B20 GT	287
Lancia Aurelia B24 Convertible	287
Lancia Aurelia B53 Coupé Alemanno	287
Lancia Beta (Dossier)	268
Lancia Beta Coupé - Seat 124 Sport Coupé 1800	147
Lancia Beta Coupé 2000 - Audi Quattro Turbo - Opel Manta i200	328
Lancia Beta Montecarlo	130
Lancia Beta Montecarlo	382
Lancia Beta Montecarlo S1 - S2 - Rallye	333
Lancia Delta HF (Dossier)	358
Lancia Delta HF Turbo - Ford Escort RS Turbo - Renault 11 Turbo - VW Golf GTI G60 (Dossier)	370
Lancia Delta Gr. A y Gr. B	358
Lancia Delta Integrale - Peugeot 205 GTI - Alfa Romeo 75 América (Dossier)	417
Lancia Delta Integrale - Toyota Celica 4WD Turbo - Ford Escort RS Cosworth (Dossier)	342
Lancia Delta Integrale (Guía)	291
Lancia Delta Integrale 2.0 16V	136
Lancia Delta S4 Grupo B	358
Lancia Flaminia Coupé 3B 2800 - Maserati 3500 GTi S Sebring	312
Lancia Flaminia Loraismo 1959	58
Lancia Flaminia Sport 3C Zagato	253
Lancia Flaminia Sport Zagato y GT Touring (Dossier)	324
Lancia Flavia 1.8 Vignale 1963	87
Lancia Fulvia Coupé 1.3 S - Alpine A 110 1400	165
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF (Dossier)	123
Lancia Fulvia HF (Dossier)	239
Lancia Fulvia HF 1600 Gr.4	239
Lancia Fulvia Sport Zagato (Dossier)	344
Lancia Fulvia Sport Zagato 1.3S Gr. 4	344
Lancia Lambda 1928	51
Lancia LC1 - LC2	347
Lancia S4 (Dossier Grupo B)	338
Lancia Stratos (restauración)	298
Lancia Thema 8.32 Ferrari (Guía)	303
Lancia Thema Turbo - Alfa Romeo 90 V6 - Audi 90 - Saab 9000 Turbo (Dossier)	367
LAND ROVER	
Land Rover Santana 1300 (Dossier)	382
Land Rover 86 (Dossier)	166
Lancia Rover Serie II A	360
Land Rover Discovery (Guía)	339
Land Rover Santana 109 Bomba Tinker 1969	283
Land Rover Santana (Dossier)	382
Land Rover Santana (Guía)	288
LANZ	
Lanz D-6516 Bulldog	401
LE ZÈBRE	
Le Zèbre Tipo A 1910	362
LEÓN BOLLÉE	
León Bollée Triciclo 1895	127

MARCA Y MODELO	NÚMERO
LINCOLN	
Lincoln Continental - Club Coupé	354
Lincoln Continental 1965	333
Lincoln Eight Model L 1929	139
Lincoln Zephyr Cabriolet 1939	152
LLOYD	
Lloyd LC 600 - Citroën 2 CV - Fiat Nuova 500 L	182
Lloyd LC 600 1957	118
LOCOMOBILE	
Locomobile M48 Speed Car 1916	332
LOHNER-PORSCHE	
Lohner-Porsche Híbrido 1900	280
LOLA	
Lola Mk 2 1960	2
Lola Mk 3 1961	2
Lola T492	380
LORYC	
Loryc Ruby 1922	35
Loryc tipo carreras 1922	133
Los otros Volkswagen: Apal - SP2 - Invader GT (Dossier)	325
LOTUS	
Lotus 23 B 1964	75
Lotus 72 F1	387
Lotus Elan	356
Lotus Elan (Dossier)	145
Lotus Elan S4 (Dossier)	416
Lotus Elan (Guía)	384
Lotus Elan +2 S - Triumph GT 6	169
Lotus Elan M100 (Guía)	379
Lotus Elan S2 1965	132
Lotus Elan SE Serie 3 1968	13
Lotus Elise: superdeportivos 90 (Dossier)	379
Lotus Elise (Guía)	331
Lotus Elite 1960/61	4
Lotus Elite Super 105 - Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale	173
Lotus Elite Super 105 1962	44
Lotus Esprit (Guía)	388
Lotus Esprit Turbo	350
Lotus Europa S2	381
Lotus Europa - Fiat X 1/9 - Matra-Simca Bagheera - VW-Porsche 914	181
Lotus Europa Special	218
Lotus Europa Special 1974	26
Lotus Seven (Dossier)	270
Lotus Seven S3 Twin Cam 1969	34
Lotus-Ford 49B	235
MARCOS	
Marcos GT 3000 V6 1969 (Dossier)	289
Marcos Mantula V8 1983	289
MARMON	
Marmon Sixteen 1931	18
MASERATI	
Maserati 250 F	314
Maserati 300 S 1955	2
Maserati 350 GTi Sebring - Lancia Flaminia Coupé 3B 2800	312
Maserati 3500 GT	355
Maserati 3500 GT - Aston Martin DB4 - Ferrari 250 GTE (Dossier)	387
Maserati 3500 GT Spider (Dossier)	326
Maserati 3500 GT Spider 1962	20
Maserati 3500 GT Spider 1962	314
Maserati 3500 GTi S 1964	148
Maserati Biturbo Spider Zagato 1991	327
Maserati centenario (Dossier)	314
Maserati Ghibli SS 1970	314
Maserati Ghibli SS - Ferrari 365 GTB/4 Daytona - Lamborghini Miura (Dossier)	389
Maserati Ghibli Spider - Aston Martin Volante	392
Maserati Ghibli II (Guía)	363
Maserati Indy 4.2 - Lamborghini Urraco P 250	158
Maserati Merak - Alfa Romeo GTV 6 - Alpine A 310 V6 - Dino 246 GT	214
Maserati Merak SS 1975	118
Maserati México 1966	29
Maserati Mistral	3
Maserati Mistral - San Marco Maserati	294
Maserati Mistral - 3200 GT - GrandTurismo	314
Maserati T60-61 Birdcage	314
Maserati T61 Birdcage 1960	282
MATRA	
Matra-Simca Bagheera 1976	140
Matra Simca Bagheera - Fiat X 1/9 - Lotus Europa - VW-Porsche 914	181
Matra-Bonnet Diet V S 1965	285
Matra Djet - Alpine A 110 (Dossier)	401
Matra M 530 LX - Simca 1200 S	395
Matra Murena 2.2 1981	296
MAYBACH	
Maybach Zeppelin 1933/38	21

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Maybach Zeppelin DS8 - Mercedes 770 K	395
MAZDA	
Mazda MX5	192
Mazda MX5	291
Mazda MX5 (Guía)	293
Mazda MX5 1990-2015	331
Mazda MX5 NB (Guía)	403
Mazda MX5 NG - Alfa Romeo Spider (916) - BMW Z3 - Fiat Barchetta - Mercedes SLK - MG F - Porsche Boxster (Dossier)	374
Mazda RX-7 1978	358
Mazda RX-7 FD (Guía)	375
MCLAREN	
McLaren M10 A F5000	338
McLaren M6B 1968	20
MERCEDES-BENZ	
Mercedes 10/40/65 PS Sport 1924	74
Mercedes 15/70/100 PS T400	349
Mercedes 16/45 HP Knight 1919	276
Mercedes 170 Da - Citroën 11 Ligero	154
Mercedes 170 S (W136 IV) - 170 SD (W136 VIII)	320
Mercedes 170 Sa Cabriolet 1950	6
Mercedes 170 V Cabriolet A 1936	176
Mercedes 170 VS 1938	206
Mercedes 180 B Pontón - Seat 1400 B Especial	346
Mercedes 190 E 2.3 16v - Alfa Romeo 75 V6 - BMW M3 E30 - Ford Sierra Cosworth - Saab 900 Turbo (Dossier)	349
Mercedes 190 E 2.3 - 2.5 16v (Guía)	346
Mercedes 190 SL (Dossier)	187
Mercedes 190 SL - Alfa Romeo Spider - Triumph Spitfire (Dossier)	380
Mercedes 190 SL 1955	24
Mercedes 190 SL 1959	250
Mercedes 190 SL Rallye	250
Mercedes 190/220 "Colas" (Dossier)	208
Mercedes 200 Largo Cabriolet B 1935	88
Mercedes 220 (W187) 1952	318
Mercedes 220 Cabrio (Dossier)	213
Mercedes 220 Cabriolet A 1954	52
Mercedes 200 - Opel Kapitán	365
Mercedes 220 SE Coupé 1960	378
Mercedes 220 SE b Coupé - Fiat 2300 S Coupé	171
Mercedes 220 SEb 1961	40
Mercedes 230 CE (Guía)	310
Mercedes 230 SL Pagoda	341
Mercedes 250 - Citroën DS 23 IE Pallas	195
Mercedes 250 C Automatic 1972	279
Mercedes 250 CE 1970	364
Mercedes 250 S - Dodge Dart 270	386
Mercedes 28/95 CV 1922	10
Mercedes 280 CE Gr.2 1980	242
Mercedes 280 SL 1971	74
Mercedes 280 SL 1974 y 280 SLC	299
Mercedes 280 SL Pagoda (Dossier)	137
Mercedes 280 SL Pagoda - Austin-Healey 3000 BT7 (Dossier)	297
Mercedes 300 D Cabriolet "Adenauer" 1960 (Dossier)	129
Mercedes 300 D (W 123)	359
Mercedes 300 S Coupé 1956	124
Mercedes 300 S Roadster	226
Mercedes 300 SE Long 1964	45
Mercedes 300 SE - Citroën DS 21	392
Mercedes 300 SEL 6.3 - Jaguar XJ 12	167
Mercedes 300 SEL AMG	236
Mercedes 300 SL	228
Mercedes 300 SL «Alas de Gaviota» 1955	24
Mercedes 300 SL	355
Mercedes 300 SL Prototyp	124
Mercedes 300 SL Roadster (Dossier)	159
Mercedes 300 SL Roadster 1958	250
Mercedes 300 SLR 1955	2
Mercedes 300 TD (W123)	401
Mercedes 320 A Cabriolet	201
Mercedes 320 D Cabriolet 1938	13
Mercedes 320 Pullman Limusina (W 142 IV)	328
Mercedes 35 HP 1905	74
Mercedes 350 SL - Porsche 911 SC Targa	157
Mercedes 350 SLC - BMW 3.0 Csi	146
Mercedes 450 SLC 5.0 1978	299
Mercedes 500 E - Audi RS2 - Porsche 928 (Dossier)	363
Mercedes 500 K Cabriolet B 1934	124
Mercedes 500 SL 1980	299
Mercedes 540 G4 W 131 1941	2
Mercedes 560 SEC (Guía)	383
Mercedes 560 SEC - BMW 633 CSI	345
Mercedes 60 HP 1903	241
Mercedes 600 Berlina 1962	41
Mercedes 600 Pullman	339
Mercedes 600 SL (R129)	408
Mercedes 600 W140 (Guía)	373
Mercedes 630 K 1929	343
Mercedes 770 «Grosser» Pullmann 1942	82
Mercedes 770 K - Maybach Zeppelin DS8	395
Mercedes C111 - BMW M1 - Porsche 911 Carrera RS	318
Mercedes C111 1979	33

ÍNDICE

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Mercedes C111 - Lamborghini Countach (Dossier)	386
Mercedes Clase S W140 (Guía)	416
Mercedes Colas 220 S Berlina y 220 SE Coupé	124
Mercedes G (Dossier)	378
Mercedes O-319 D	395
Mercedes "Pontón" (Dossier)	104
Mercedes Roadster (Dossier)	250
Mercedes Simplex 1905	37
Mercedes Simplex 28/32 HP 1904	124
Mercedes SL W113 "Pagoda" (Dossier)	326
Mercedes SL W113 "Pagoda" 60º Aniversario (Dossier)	414
Mercedes SL W113 "Pagoda" (Guía)	237
Mercedes SL R107 (Dossier)	196
Mercedes SL R107 (Guía)	290
Mercedes SL 1954	24
Mercedes SL 500 R129 (Guía)	341
Mercedes SL/SLC (Dossier)	299
Mercedes SLK - Alfa Romeo Spider (916) - BMW Z3 - Fiat Barchetta - Mazda MX5 NB - MG F - Porsche Boxster (Dossier)	374
Mercedes SLK 230 K (Guía)	330
Mercedes Unimog - Range Rover Dakar Classic	387
Mercedes T80 Cazarrecord	420
Mercedes W 114/115 serie /8 (Dossier)	332
Mercedes W 154 1938	38
Mercedes W 196 1954	38
Mercedes W 196 1954	48
Mercedes W 196 1954-1955	1
Mercedes W 25 1934	322
MERCURY	
Mercury Cougar - Plymouth Barracuda S	174
Mercury Cougar - Plymouth Barracuda S	174
Mercury Parklane Hardtop 1966	289
MERLIN	
Merlin 1600 TF - Morgan 4/4 Sport	384
MESSERSCHMITT	
Messerschmitt KR-201 Roadster Luxus 1957	306
MG	
MG A	356
MG A (Dossier)	147
MG A 1500 1954	11
MG A 1500 Roadster 1959	43
MG A 1600 Roadster	302
MG B (Dossier)	249
MG B (Guía)	230
MB G GT	426
MG B GT - Alfa Romeo Spider 1300	360
MG B GT Rallye 1968	249
MG B GT Wood Pickett - Alfa Romeo Giulia Sprint GT	179
MG B Mk III 1800 - Alfa Romeo Spider 1600	316
MG B MK1 Roadster 1966 (Dossier)	135
MG C 1967	249
MG Crazy Serra	355
MG F - Alfa Romeo Spider (916) - BMW Z3 - Fiat Barchetta - Mazda MX5 NB - Mercedes SLK - Porsche Boxster (Dossier)	374
MG J2	350
MG K3 1933-1934	14
MG Metro 6R4 (Dossier Grupo B)	338
MG Midget MK II 1964	96
MG Midget PB Le Mans Réplica 1936	264
MG TA Supercharged	407
MG TD	354
MG TD Midget (Guía)	418
MG TD serie II 1952	137
MG TF 1953	21
MG Tipo T (Dossier)	191
MINI	
Mini 1000 Minimatic 1980	259
Mini 50º aniversario (Dossier)	259
Mini 50º aniversario (Dossier)	259
Mini 850 (Guía)	231
Mini 850 de Luxe - Seat 850 Normal	149
Mini Authi Cooper - Mini 1275 GT "Sportpack"	259
Mini Cooper 1300 - Mini Cooper 1.6 16v	166
Mini Cooper S (Dossier)	224
Mini Cooper S (Dossier)	224
Mini Cooper y Cooper S (Dossier)	194
Mini Evolution Restomod - Austin Mini Cooper S - Authi Mini 850 (Dossier)	371
Mini Marcos GT	404
Mini Mk VI - Mk VII (Guía)	313
Mini Morris Cooper S Me-Pre 1967	259
Mini Radford De Ville 1965	259
MITSUBISHI	
Mitsubishi 3000 GT (Guía)	342
Mitsubishi Montero V6 Dakar Classic	386
MOON	
Moon 6-60 Falso Cabriolet 1927	329
MORETTI	
Moretti 1500 SS Coupé	152
MORGAN	
Morgan (Dossier)	178

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Morgan 115º Aniversario (Dossier)	419
Morgan 4/4 1.6 - Triumph TR4 A IRS	160
Morgan 4/4 (Guía)	287
Morgan 4/4 1600 (Guía)	399
Morgan 4/4 Competición 1971	83
Morgan 4/4 SII 1958	83
Morgan 4/4 Sport - Merlin 1600 TF	384
Morgan Aero 8	419
Morgan Aero Super Sport 1931	294
Morgan F4 - 4/4	399
Morgan Plus 4 1967	11
Morgan Plus Eight	9
Morgan Plus Eight 1970	4
Morgan Super Sport Aero 1930	42
Morgan Threewheeler 1909/52	1
Morgan Threewheeler 1918	337
MORRIS	
Morris 1800	379
Morris Cooper 997 1964	52
Morris Mini 1000 E - Sunbeam Imp Sport	162
Morris Mini 1000 E - Sunbeam Imp Sport	162
Morris Mini 1959	4
Morris Minor 1000 1969	78
Morris Minor Cabriolet - Volkswagen Escarabajo Cabriolet	163
Morris Traveller	228
MORS	
Mors 10 HP 1909	275
MUNTZ	
Muntz Jet	255
NAPIER	
Napier tipo 45L Coupé-Landaulet	195
Napier-Railton Caza-récords 1933	236
NARDI	
Nardi 1000 GT 1965	69
Nardi 750 1960	38
Nardi 750 y 1000	238
NASH	
Nash 490 Serie 8	351
Nash 8C Serie 490 1930	20
Nash 971	272
Nash Advanced Six 1929	8
Nash Healey Le Mans 1952	224
Nash Six 1928	335
NASH-HEALEY	
New Humber Hawk 1957-1967	29
NEWARK	
Newark Panel Van 1989	36
NISSAN	
Nissan Bluebird 2.0 SLX	406
NSU	
NSU 1200 TT Gr.2	237
NSU Prinz II 30 1959	7
NSU Prinz III 1960	342
NSU Rennwagen tipo 6/60 1926	128
NSU Ro 80 - Citroën SM	344
NSU Ro 80 1973	43
NSU Ro 80 (Guía)	420
NSU Spider Wankel 1965	138
NSU TT/TTS (Dossier)	237
OLDSMOBILE	
Oldsmobile Cutlass 1970	368
Oldsmobile L37 Club Coupé 1937	314
Oldsmobile Serie 98 1959	16
Oldsmobile Super 88	349
Oldsmobile Toronado 1966	358
Oldsmobile Toronado Custom Serie II 1973	284
OPEL	
Opel 1.2 Litre	256
Opel Ascona 400 Gr.4	377
Opel Calibra (Guía)	390
Opel Calibra 16V - VW Corrado 16V	371
Opel Corsa GSi (Guía)	394
Opel De Prestigio	24
Opel Frontera Sport (Guía)	367
Opel G.P. 1913	14
Opel GT: GT 1900 - Manta GTE - Calibra (Dossier)	377
Opel GT 1900 1970	79
Opel Kadett (Dossier)	253
Opel Kadett 2.0 GSi 1987	299
Opel Kadett A	253
Opel Kadett B y C Rallye	253
Opel Kadett GSi - Alfa Romeo 33 IE - Peugeot 309 GTI - VW Golf GTI (Dossier)	360
Opel Kadett GSi (Guía)	305
Opel Kapitán - Mercedes 220	365
Opel Manta (Dossier)	296
Opel Manta 400 Gr.B	296
Opel Manta A Berlíneta 1.2 S "conversión 2.0" 1974	296
Opel Manta B	396
Opel Manta B1 Berlíneta 1.9E 1977	296

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Opel Manta B2 Berlíneta 2.0 GT/E 1983	296
Opel Manta GT/E	138
Opel Manta GT/E (Guía)	337
Opel A Manta GT/E - Ford Capri GT 1900	409
Opel Manta i200 - Audi Quattro Turbo - Lancia Beta Coupé 2000	328
Opel P4 1935	35
Opel Rekord 1700 1961	137
Opel Senator (Guía)	359
ORYX	
Oryx 10/30 CV Tipo G1 1913	19
OSCA	
Osca 2000 S 1954	63
Osca MT4 1500 1954	316
Osca MT4 Siluro Spider 1949	178
PACKARD	
Packard 120 Convertible Coupé 1936	330
Packard 120 Touring Sedan 1940	383
Packard 443 Roadster 1928	48
Packard Custom Eight 640 Convertible Coupé 1929	199
Packard One Twenty Convertible Coupé 1937	145
Packard Six 115-C Touring 1937	78
Packard Six 226 Sport	411
Packard Six 526 1928	28
Packard V12 Cabriolet 1936	178
PANHARD	
Panhard Dyna 120 1951	317
Panhard Dyna Z12 1957	232
PANHARD-LEVASSOR	
Panhard-Levassor 15 HP tipo E 1904	134
Panhard-Levassor 24 CT 1965	89
Panhard-Levassor type Centaure 20 HP 1902	125
Panhard-Levassor X-19 10 CV 1913	179
PEGASO	
Pegaso 6035-A Monotrail Autobús	388
Pegaso Egipcio 7222 - 7227 Raids (Dossier)+A2078	415
Pegaso II Autobomba 1948	203
Pegaso Z-102 (Dossier)	286
Pegaso Z-102 (Dossier)	144
Pegaso Z-102 - Seat 600 - Hispano-Suiza T49	338
Pegaso Z-102 B/2.8 1952	5
Pegaso Z-102 B/3.2 Competición 1952	9
Pegaso Z-102 Berlíneta Enasa 1951	50
Pegaso Z-102 Berlíneta Saoutchik 1ª/2ª Serie 1954	81
Pegaso Z-102 Berlíneta Saoutchik 2ª Serie 1954	81
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 1ª Serie 1953	81
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 2ª Serie 1954	81
Pegaso Z-102 Touring Prototipo (Dossier)	402
Pegaso Z-102 Cúpula	325
Pegaso Z-102 Saoutchik BS2 E *0163 (Dossier)	306
Pegaso Z-103 Berlíneta Touring Panorámica 1955	12
Pegaso Z-103 Réplica 1991	43
Pegaso Z-103 Réplica 1991	47
Pegaso Z-103 y Cía (Dossier)	322
Todos los Pegaso	160
PEUGEOT	
Peugeot 174 18HP 1922	56
Peugeot 201 M Grand Luxe 1937	99
Peugeot 202 BH 1948	288
Peugeot 203 (Dossier)	140
Peugeot 203 C - Seat 1400 B	155
Peugeot 205 (Dossier)	410
Peugeot 205 1.6 GTI - Renault Supercinco GT Turbo - VW Golf Gti Mk1	331
Peugeot 205 1.9 GTI 1984 - 205 Rallye (Dossier)	319
Peugeot 205 GTI - Alfa Romeo 75 América - Lancia Delta Integrale (Dossier)	417
Peugeot 205 GTI (Guía)	292
Peugeot 205 Rallye	217
Peugeot 205 Turbo 16 (Dossier Grupo B)	338
Peugeot 205 Turbo 16 Stradale - Turbo 16 Evo - Turbo 16 Gran Raid	319
Peugeot 206 GTI (Guía)	344
Peugeot 309 GTI - Alfa Romeo 33 IE - Opel Kadett GSi - VW Golf GTI (Dossier)	360
Peugeot 309 GTI (Guía)	326
Peugeot 403	189
Peugeot 404 (Dossier)	132
Peugeot 404 Cabrio - Ford Thunderbird	204
Peugeot 404 L Familiale - Citroën ID 20 Familiale	412
Peugeot 406 Coupe	426
Peugeot 504 (Guía)	253
Peugeot 504 Familiar 1981	290
Peugeot 505 Turbo Inyección 1985	294
Peugeot 5CV 190 S 1926	27
Peugeot Bébé B3P1 1914	67
Peugeot Concept Cars	426
Peugeot Darlmat Sport 1937	16
PIERCE-ARROW	
Pierce-Arrow tipo A Seven-Passenger Touring 1930	129
PLYMOUTH	
Plymouth Duster	305
Plymouth Special de Luxe	410

MARCA Y MODELO	NÚMERO
PONTIAC	
Pontiac Big Six Roadster	252
Pontiac Bonneville 1954	57
Pontiac Fiero GT - Toyota MR2	199
Pontiac Fiero GT - Toyota MR2	199
Pontiac Firebird Convertible 1968	91
Pontiac Firebird Formula - Chevrolet Camaro Z28	393
Pontiac Firebird Trans Am (Guía)	405
Pontiac Le Mans Hardtop réplica GTO "The Judge"	301
Pontiac Streamline Eight Sedán Coupé 1948	200
PORSCHE	
Porsche 356 (Dossier)	151
Porsche 356 (Dossier)	95
Porsche 356 (Dossier)	356
Porsche 356 (Guía)	246
Porsche 356 1500 Pre-A 1954	314
Porsche 356 A Speedster	5
Porsche 356 B 1600 1963	55
Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet 1961	18
Porsche 356 C 1964	66
Porsche 356 C Coupé	202
Porsche 550 RS - 718 RSK	246
Porsche 550/1500 RS Spider 1955	13
Porsche 718 RSK	246
Porsche 804 F1	295
Porsche 904 GTS (Dossier)	266
Porsche 911	1
Porsche 911 (1963-1983) (Dossier)	200
Porsche 911 (25º Aniversario)	10
Porsche 911 (964) Speedster 1993	343
Porsche 911 - 911 S (Dossier)	350
Porsche 911 2.0 1964	46
Porsche 911 2.0 1965	67
Porsche 911 3.0 RSR 1974	166
Porsche 911 3.0 SC	133
Porsche 911 50º aniversario (Dossier)	309
Porsche 911 C2 964 (Guía)	325
Porsche 911 Carrera 3.0 (Guía)	244
Porsche 911 Carrera RS (Dossier)	326
Porsche 911 Carrera RS	400
Porsche 911 Carrera RS - BMW M1 - Mercedes C111	318
Porsche 911 Carrera RS 2.7 1973	98
Porsche 911 Carrera RS 2.7 1973 (Dossier)	290
Porsche 911 GT3 (Guía)	315
Porsche 911 R (#9)	411
Porsche 911 S 1967	10
Porsche 911 S 2.5 1969	42
Porsche 911 SC - Ferrari 308 GTB QV	305
Porsche 911 SC Targa - Mercedes 350 SL	157
Porsche 911 SR 2.5 1971	62
Porsche 911 Targa (Dossier)	383
Porsche 911 Turbo (Dossier)	424
Porsche 911 Turbo - Audi Sport Quattro - BMW M1 (Dossier)	403
Porsche 911 Turbo - Ferrari 308 GTS	180
Porsche 911 996 (Dossier)	376
Porsche 911 996 Targa: superdeportivos 90 (Dossier)	379
Porsche 912 - Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint GTV	332
Porsche 912 1966	217
Porsche 914/4 - Fiat X1/9 - Triumph TR7 (Dossier)	420
Porsche 914 (Guía)	259
Porsche 917 (Dossier)	368
Porsche 917 réplica LMK	305
Porsche 924 (Guía)	419
Porsche 924 - Alfa Romeo Alfetta GTV 2000	172
Porsche 924 S	298
Porsche 924 Turbo (Dossier)	397
Porsche 928 - 944 - 924 (Dossier)	298
Porsche 928 - Audi RS2 - Mercedes 500 E (Dossier)	363
Porsche 928 S	298
Porsche 930 Turbo SE - 930 Ruf "Flatnose"	335
Porsche 935 K3 Kremer	304
Porsche 944	137
Porsche 944	321
Porsche 944 (Guía)	332
Porsche 944 S	298
Porsche 944 S2 Cabrio	191
Porsche 956 / 962 (Dossier)	405
Porsche 959 (Dossier)	390
Porsche 968	209
Porsche 968	298
Porsche 968 (Guía)	312
Porsche 991 2.2T 1970 - 911 Carrera 4S 2013	309
Porsche Boxster - Alfa Romeo Spider (916) - BMW Z3 - Fiat Barchetta - Mazda MX5 NB - Mercedes SLK - MG F (Dossier)	374
Porsche Boxster 986 (Guía)	336
Porsche Carrera 6 (Dossier)	223
Porsche Cayman 987 (Guía)	401
Porsche Spider 1958	21
Porsche Spider 718 RSK 1958	21
Porsche Tipo 64	297
Porsche Turbo (Dossier)	220
PROTEUS	
Proteus - Jaguar C Type	389

MARCA Y MODELO	NÚMERO
PTV	
PTV 250 1956	44
PTV 250 y PTV 250 Furgoneta	337
PTV 400 1960	44
PUMA	
Puma GT 1998	313
RADFORD	
Radford Mini De Ville 1965	259
Radford Mini De Ville 1969	22
RANGE ROVER	
Range Rover V8 (Guía)	372
Range Rover - Mercedes Unimog Dakar Classic	387
RENAULT	
Renault 10 (Dossier)	199
Renault 10 - Authi Morris 1100	337
Renault 10 CV 1909 y Mors 17/20 CV 1911	127
Renault 10 CV 1909 y Mors 17/20 CV 1911	127
Renault 11 (Dossier)	405
Renault 11 GTA Cabriolet	405
Renault 11 Turbo	334
Renault 11 Turbo / Turbo Zender	405
Renault 11 Turbo - Lancia Delta HF Turbo - Ford Escort RS Turbo - VW Golf GTI G60 (Dossier)	370
Renault 11 TXE Electronic	405
Renault 12 (Dossier)	188
Renault 12 1600 Gordini	294
Renault 12 TS Familiar - Citroën GSA Break	383
Renault 15 - Ford Capri 2000 GT	170
Renault 15 TL - Seat 128 3p 1430	385
Renault 16	426
Renault 16 TS 1970	297
Renault 16 TX 1976	326
Renault 17 TL 1974	299
Renault 18 Turbo	334
Renault 18 Turbo	409
Renault 21 Turbo	334
Renault 21 Turbo (Guía)	348
Renault 25 V6 - Audi 200 Turbo - Cadillac Sedán de Ville - Ford Scorpio V6 (Dossier)	362
Renault 4 (Dossier)	174
Renault 4 (Dossier)	391
Renault 4 (Guía)	285
Renault 4 - Seat 600 E - Citroen 2 CV (Dossier)	359
Renault 4 JP4	391
Renault 4 Rodéo	391
Renault 4 TL Kit Sinpar	391
Renault 4 CV 1955 - Volkswagen Escarabajo Oval	144
Renault 4 CV Le Mans 1951	341
Renault 4 CV Saprar	355
Renault 4/4 (Dossier)	183
Renault 4/4 (Guía)	229
Renault 4/4 1062 1959	16
Renault 4/4 (1956-1958)	92
Renault 4L - 4F	298
Renault 5	286
Renault 5 (Dossier)	214
Renault 5 - Ford Fiesta / Seat 127	300
Renault 5 (Guía)	294
Renault 5 Alpine Gr.2	236
Renault 5 Copa	142
Renault 5 Copa (Dossier)	236
Renault 5 Copa - Alpine (Dossier)	313
Renault 5 Copa Turbo	334
Renault 5 GT Turbo	334
Renault 5 GT Turbo (Guía)	277
Renault 5 Le Car Lectric Leopard	404
Renault 5 Maxi Turbo - SEAT 124 Grupo 5 Réplicas	321
Renault 5 Turbo (Dossier Grupo B)	338
Renault 5 Turbo 1	334
Renault 5 Turbo 2	172
Renault 5 Turbo Grupo B Tour de Corse 1983	313
Renault 6	379
Renault 6 TL	303
Renault 7 (Guía)	316
Renault 7 - Siete	375
Renault 7 - Siete	426
Renault 8 (Dossier)	168
Renault 8 (Guía)	234
Renault 8 - Seat 850 D Especial	210
Renault 8 1300 Gordini	294
Renault 8 1300 Gordini - R8 TS	343
Renault 8 1969	92
Renault 8 Gordini (Dossier)	343
Renault 8 (renovado)	419
Renault 8 TS (Dossier)	240
Renault 8 TS «Copa» 1971	39
Renault 8 TS 1972	92
Renault 8 TS Prototipo (Dossier)	321
Renault 8 TS Rallye Gr.5 1975	240
Renault 90 CV Grand Prix	222
Renault Avantime V6	380
Renault AX 7/8 CV 1909	64
Renault Clio 16v (Guía)	357
Renault Clio V6 (Dossier)	421
Renault Clio Williams (Guía)	301
Renault Dauphine 1093 Gordini	294
Renault Dauphine 1956	18

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Renault Dauphine, Gordini y Ondine	92
Renault Dauphine 1962	366
Renault Dauphine Gr.5 1968	64
Renault Dauphine, Gordini y Ondine (Dossier)	155
Renault Dauphinoise Fourgonette	270
Renault Espace (Guía)	361
Renault Estafette	398
Renault Floride - Caravelle (Dossier)	217
Renault Floride S 1962	113
Renault Frégate (Dossier)	413
Renault Frégate 1952	127
Renault Fuego GTX 1982	309
Renault Gordini (Dossier)	264
Renault Gordini (Dossier)	294
Renault Gordini 1963	296
Renault KZ Luxe	394
Renault Mégane R26.R (Dossier)	421
Renault Mégane RS Trophy	334
Renault Monasix 1930 y Primaquatre 1931	102
Renault Prairie Colorale	268
Renault Sport Spider (Guía)	385
Renault Supercinco GT Turbo - VW Golf GTI Mk1 - Peugeot 205 1.6 GTI	331
Renault TG-5 Nervasport 1933	123
Renault Turbo (Dossier)	334
Renault Type RA 15 CV 1928	314
Renault Vivaquatre Berlina Luxe 1937	187
Renault Vivastella 1929	369
REPLICAR	
Replicar Speedster 1990	28
Replicar Speedster 1992	49
Réplicas GTM	52
RICART & PÉREZ	
Ricart & Pérez Sport 1922	258
RILEY	
Riley 2 1/2 Litre Saloon 1951	90
Riley Elf Mk I - Wolseley Hornet Mk III	157
ROA	
Roa Raymar 1959	292
ROCHET-SCHNEIDER	
Rochet-Schneider 12 HP 1910	29
ROLLS-ROYCE	
Rolls-Royce 20 HP Cabriolet 1927	209
Rolls-Royce 20/25 Drophead Coupé 1933	157
Rolls-Royce 20/25 Park Ward 1932	31
Rolls-Royce 40/50 CV Silver Ghost 1922	10
Rolls-Royce Alpine Eagle	400
Rolls-Royce Camargue 1980	365
Rolls-Royce Continental Coupé 1932	279
Rolls-Royce Corniche Convertible (1980)	111
Rolls-Royce Phantom I 1925	4
Rolls-Royce Phantom I 1927	245
Rolls-Royce Phantom I Springfield / Hispano-Suiza H6B	153
Rolls-Royce Phantom I Springfield 1929	334
Rolls-Royce Phantom II	265
Rolls-Royce Phantom II Continental	302
Rolls-Royce Phantom II Limusina Brewster 1931	205
Rolls-Royce Phantom II Tourer Derby	213
Rolls-Royce Phantom III	135
Rolls-Royce Phantom III Limusina Freestone & Webb	168
Rolls-Royce Phantom III Serra	160
Rolls-Royce Phantom VI Frua 1972	35
Rolls-Royce Royal Phantom IV 1950	1
Rolls-Royce Silver Cloud Countryman 1961	291
Rolls-Royce Silver Cloud II 1962	342
Rolls-Royce Silver Dawn 1953	288
Rolls-Royce Silver Ghost "Roi des Belges"	226
Rolls-Royce Silver Ghost Cabriolet 1923	144
Rolls-Royce Silver Shadow (Guía)	324
Rolls-Royce Silver Shadow 1966	93
Rolls-Royce Silver Wraith Serra 1952	15
ROSENGART	
Rosengart Supertraction 1940	94
ROVER	
Rover 220 Coupé (Guía)	329
Rover 2200 TC (Dossier)	425
Rover 3 Litre Mk II	230
Rover 3 Litre MkIII Coupé 1967	77
Rover 3.5 Litre P5B (Dossier)	425
Rover 600	426
Rover 825 Coupé (Dossier)	425
Rover Cooper 1.3i 1991	52
Rover Mini Cooper 2001 - Mini Cooper 1300 1971	166
Rover P4 75 1956	136
Rover P6 2000 1966	336
Rover SD1 (Guía)	407
Rover Vitesse 1984	374
SAAB	
Saab 900 Turbo (Guía)	320
Saab 900 Turbo S - Alfa Romeo 75 V6 - BMW M3 - Ford Sierra Cosworth - Mercedes 190E 2.3 (Dossier)	349
Saab 900i 1987	325

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Saab 9000 Turbo - Alfa Romeo 90 V6 - Audi 90 - Lancia Thema Turbo (Dossier)	367
Saab 92 - 96 (Dossier)	172
Saab 92B - 95 Familiar - 96 (Dossier)	277
Saab 96 Montecarlo 1963	19
Saab 96 Montecarlo 850 Gr.2 1964	158
Saab 96 V4 1974	320
Saab Sonett II 1967	19
SALMSON	
Salmson AL3 1924	25
Salmson S4 DA 1936	87
Salmson S4-61 Cabriolet 1939	69
SALVADOR	
Salvador autotaxi 1914	263
SAN ROMÁN	
San Román Iso microche	403
SEAT	
Seat 1200 - 1430 Sport (Dossier)	288
Seat 1200 - 1430 Sport (Guía)	227
Seat 1200 Sport	403
Seat 1200 Sport (Ruta)	353
Seat 124 - 2000 1979	181
Seat 124 (Dossier)	163
Seat 124 (Ruta)	390
Seat 124 - 124 FL - 124 Sport Coupe (Dossier)	361
Seat 124 Ambulancia 1974	330
Seat 124 D Lujo 1971	295
Seat 124 D LS (Ruta)	372
Seat 124: Gama 1969 (Dossier)	369
Seat 124 FA/FB (Guía)	395
Seat 124 FL (Dossier)	218
Seat 124 FL 82/90 1978 (Dossier)	281
Seat 124 FL 90 2000 (Ruta)	366
Seat 124 Grupo 4 (Dossier)	341
Seat 124 Grupo 5 Réplicas - Renault 5 Maxi Turbo	321
Seat 124 Proto Grupo 5	212
Seat 124 Sport 1600 1970	45
Seat 124 Sport 1600 1971	76
Seat 124 Sport Coupé (Dossier)	169
Seat 124 Sport Coupé (Guía)	240
Seat 124 Sport Coupé 1800 - Lancia Beta Coupé	147
Seat 124 Sport Coupé 1800 1973	101
Seat 127	400
Seat 127 3p	412
Seat 127 (Dossier)	207
Seat 127 - Fura (Dossier)	333
Seat 127 (Ruta)	379
Seat 127 CLX Especial (Ruta)	414
Seat 127 - Renault 5 - Ford Fiesta	300
Seat 127 - Seat 1400 Montecarlo (Dossier)	375
Seat 128 Berlinetta 3p 1978	288
Seat 128 3p Sport 1300 (Ruta)	399
Seat 128 3p 1430 - Renault 15 TL	385
Seat 131 (Guía)	254
Seat 131 1800 CLX (Ruta)	377
Seat 131 2000 CLX (Ruta)	347
Seat 131 2000 Diplomatic (Ruta)	356
Seat 131 Familiar 1976	311
Seat 131 Grupo 5	254
Seat 132 1800 L	408
Seat 132 1800 L (Ruta)	425
Seat 132 (Guía)	402
Seat 132 2000 (Ruta)	363
Seat 132 1600 - Chrysler 180	216
Seat 133 L Especial (Ruta)	373
Seat 1400 (Dossier)	190
Seat 1400	408
Seat 1400 70º Aniversario	415
Seat 1400 1954	313
Seat 1400 1954	50
Seat 1400 (Ruta)	394
Seat 1400 - Seat 127 Montecarlo (Dossier)	375
Seat 1400 A Spider 1957	284
Seat 1400 A Sport Spider Serra	187
Seat 1400 B - Peugeot 203 C	155
Seat 1400 B Especial "Mercurio" 1959	280
Seat 1400 B Especial (Ruta)	351
Seat 1400 B Especial - Mercedes 180 B Pontón	346
Seat 1400 B Especial 1959	76
Seat 1400 C 1961	292
Seat 1400 C Serra	256
Seat 1400 Cabriolet Serra 1960	307
Seat 1400 Cabriolet Serra	358
Seat 1400 Furgoneta Comercial	234
Seat 1430 (Dossier)	197
Seat 1430: Gama 1969 (Dossier)	369
Seat 1430 (Guía)	260
Seat 1430 (Ruta)	396
Seat 1430 5p Familiar (Ruta)	388
Seat 1430 Especial 1600 Familiar (Ruta)	378
Seat 1430 FU (Guía)	248
Seat 1430 FU Espial 1600 (Ruta)	406
Seat 1430 Londres-México 1970	90
Seat 1430 Potenciado - Selex ST5 F1430 (Dossier)	293
Seat 1430 Potenciado 1974	334
Seat 1430 Taxi	354

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Seat 1500	408
Seat 1500 (Dossier)	256
Seat 1500: Gama 1969 (Dossier)	369
Seat 1500 (Guía)	235
Seat 1500 (Ruta)	417
Seat 1500 1963	116
Seat 1500 Alargado - Ambulancia	256
Seat 1500 Familiar (Ruta)	349
Seat 1500 Familiar 1965	116
Seat 600	286
Seat 600 (Especial)	238
Seat 600 (Guía)	238
Seat 600 - Pegaso Z-102 - Hispano-Suiza T49	338
Seat 600 1957/73	7
Seat 600 Abarth 1000 TC Réplica 1963	40
Seat 600 Abarth 1000 TCR	238
Seat 600 Berlina 1962	76
Seat 600 Conti	347
Seat 600 D (Dossier)	134
Seat 600 D: Gama 1969 (Dossier)	369
Seat 600 D Comercial	238
Seat 600 Descapotable 1959	76
Seat 600 Drac Buggy	316
Seat 600 E y L (Dossier)	176
Seat 600 E - Citroën 2 CV - Renault 4 (Dossier)	359
Seat 600 Milton Spider	238
Seat 600 Playero - 600 Caba	390
Seat 600 Rany 1982	287
Seat 600 Sport Pullman Serra (Dossier)	310
Seat 600 vs Mii	306
Seat 800	283
Seat 800 1964	134
Seat 800 (Ruta)	367
Seat 850 (Dossier)	340
Seat 850 (Guía)	232
Seat 850 1600 Juncosa Spider	233
Seat 850 Berlina (Dossier)	157
Seat 850 Berlina 2 p (Ruta)	358
Seat 850 Berlina 2 p - 4 p: Gama 1969 (Dossier)	369
Seat 850 Coupé (Guía)	224
Seat 850 Coupé (Ruta)	352
Seat 850 Coupé: Gama 1969 (Dossier)	369
Seat 850 Coupé y Spider (Dossier)	139
Seat 850 D Especial 2p - Citroën 2 CV	426
Seat 850 D Especial 4p - Renault 8	210
Seat 850 Normal - Mini 850 de Luxe	149
Seat 850 Sport Spider (Dossier)	233
Seat 850 Sport Spider: Gama 1969 (Dossier)	369
Seat 850 Sport Coupé (Dossier)	272
Seat 850 Sport Coupé 1970	76
Seat 850 Sport Spider - Austin-Healey Sprite MK-III	152
Seat 850 Sport Spider 1969	15
Seat Córdoba (Dossier)	411
Seat Córdoba	426
Seat Córdoba WRC (Dossier)	418
Seat Cupra (Dossier)	336
Seat Ddauto (Dossier)	228
Seat descapotables: 850 Spider - Córdoba - Ibiza - Tango	326
Seat Fura Crono	400
Seat Fura Crono (Ruta)	350
Seat Ibiza "System Porsche" (1984-1993)	276
Seat Ibiza 1.5 GLX (Ruta)	357
Seat Ibiza 1.5 GLX (Ruta)	422
Seat Ibiza 1.5 Grupo B 1986	308
Seat Ibiza Crono	422
Seat Ibiza Cupra (Ruta)	384
Seat Ibiza Del Sol	422
Seat Ibiza Kit Car (Dossier)	393
Seat Ibiza New Style	422
Seat Ibiza Serie I (1984-1993)	315
Seat Ibiza Serie II (1993-2002)	315
Seat Ibiza Serie II (Dossier)	411
Seat Ibiza Serie III (2002-2008)	315
Seat Ibiza Serie IV (2008-2014)	315
Seat Ibiza (pre) SXI	422
Seat Ibiza SXI	351
Seat Ibiza 30º Aniversario (Dossier)	315
Seat Ibiza 40º Aniversario (Dossier)	422
Seat Málaga Injection (Guía)	327
Seat Marbella Proto 1988	245
Seat Marbella Special "Playa" (Ruta)	382
Seat Panda - Marbella (Dossier)	245
Seat Panda 35	421
Seat Panda 45 1981	245
Seat Panda 45 Gr.2 1981	279
Seat Panda Terra (Ruta)	383
Seat Ronda	400
Seat Ronda 75 CLX (Ruta)	409
Seat Ronda 2.0 Crono (Ruta)	360
Seat Ritmo	269
Seat Sport 1430 1979	150
Seat-Fiat 131 (Dossier)	254
Seat-Fiat 600 Jungla Savio	238
Seat-Fiat 600 Jungla Savio	238
Seat-Fiat 600 Múltipla Savio	238
Seat-Fiat 600 Múltipla Savio	238
Seat Siata 600 Formichetta (Ruta)	370

ÍNDICE

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Seat Toledo 2.0 GT (Ruta)	389
Seat Toledo Eléctrico	404
Seat Toledo Marathon	415
SEDAN	
Sedan Mustang 1964	284
SELEX	
Selex ST5 Fórmula 1430 -	
Seat 1430 "Potenciado" (Dossier)	293
SHELBY	
Shelby Cobra Jet GT 500 1967	46
SIATA	
Siata (Dossier)	124
Siata 208 Spider	275
Siata 400 CH 1969	285
Siata 400 Pickup - Patricia	414
Siata Ampurias 750 1960	247
Siata Formichetta 1965	134
Siata Formichetta Gaggia 1963	290
Siata Miniván	247
Siata Tarraco 750	238
Siata Turisa 750 Spider 1960	247
Siata Turisa 750 Spider	372
SIMCA	
Simca 1000 (Dossier)	160
Simca 1000 (Guía)	258
Simca 1000 Rallye	184
Simca 1000 Rallye (Dossier)	221
Simca 1200 (Dossier)	241
Simca 1200 S - Matra M 530 LX	395
Simca 8 1200	173
Simca 900 1975	295
SINGER	
Singer 9	354
Singer Nine Le Mans 1935	155
Singer SM Roadster 1951	22
SKODA	
Skoda 1100 OHC	402
Skoda S 110 R 1977	281
Skoda Sport Le Mans	384
SORIANO-PEDROSO	
Soriano-Pedroso Autociclo 1920	284
STANDARD	
Standard 8 Super 1956	85
STAR	
Star 70 HP Gordon Bennett 1905	186
Star 70 HP Gordon Bennett 1905	329
STEYR	
Steyr 12/40 PS Type 5 1920	49
STEYR-PUCH	
Steyr-Puch 650 TR	229
Steyr-Puch 650 TR2 1963	7
STUDEBAKER	
Studebaker Champion 1949	362
Studebaker Model 54 Phaeton 1931	364
Studebaker President 1956	274
Studebaker Silver Hawk Six 1957	47
STUTZ	
Stutz Vertical Eight Tipo M Roadster 1929	171
SUBARU	
Subaru 360	287
Subaru Impreza WRX STI (Guía)	345
Subaru Legacy Turbo 4WD (Guía)	351
SUNBEAM	
Sunbeam 20/60 Landulet 1926	53
Sunbeam Alpine Serie 2 1962	102
Sunbeam Rapier Serie 4	393
Sunbeam Tiger	188
SUZUKI	
Suzuki SJ 410/413 (Guía)	393
SWALLOW	
Swallow Doretti 1955	49
TALBOT	
Talbot DC-10 HP Sport 1923	79
Talbot Horizon GL	418
Talbot K 78 1931	97
Talbot Tipo 105 1933	103
Talbot-Lago Grand Sport 1950	24
Talbot-Lago T150 SS	129
Talbot-Lago T26 Record Cabriolet 1948	156
TALBOT-LONDON	
Talbot-London 90 Sport/Racing	184
TATRA	
Tatra 77A	289
TATRAPLAN	
Tatraplan Sodomka 1949	48
TERRAPLANE	
Terraplane 1934	170
THOMAS FLYER	
Thomas Flyer K6 70 CV	266

MARCA Y MODELO	NÚMERO
THOROUGHbred	
Thoroughbred 540 K	398
TORNADO	
Tornado Tempest Mk 2	237
TOYOTA	
Toyota 2000 GT - Sport 800 Celica - Sprinter Trueno	324
Toyota 2000 GT 1966	60
Toyota 2000 GT 1968	211
Toyota Celica 1600 GT Liftback 1976	213
Toyota Celica 4WD Turbo	414
Toyota Celica 4WD Turbo - Ford Escort RS Cosworth - Lancia Delta Integrale (Dossier)	342
Toyota Celica 4WD Turbo Carlos Sainz	299
Toyota Corolla Liftback	272
Toyota Land Cruiser (Dossier)	388
Toyota MR2 (Guía)	318
Toyota Prius Hybrid	404
Toyota RAV4 (Guía)	360
Toyota Supra Biturbo	426
Toyota Supra Biturbo (Guía)	349
TRABANT	
Trabant 601 S Kombi	177
TRIMAK	
Trimak Tri-70 1976	370
TRIUMPH	
Triumph 1800 Roadster 1948	104
Triumph 1800 Roadster 1948	290
Triumph 2000 1967	343
Triumph 2000 Roadster 1952	1
Triumph Gloria Montecarlo 1934	43
Triumph GT6 - Lotus Elan +2 S	169
Triumph Spitfire (Dossier)	158
Triumph Spitfire (Guía)	245
Triumph Spitfire - Alfa Romeo Spider - Mercedes 190 SL (Dossier)	380
Triumph Stag 1973	132
Triumph TR2 1954	11
Triumph TR3 (Dossier)	156
Triumph TR3 A / B	54
Triumph TR4 - TR5 (Dossier)	203
Triumph TR4 A IRS - Morgan 4/4 1.6	160
Triumph TR4 A IRS 1966	54
Triumph TR6 (Dossier)	141
Triumph TR6 (Guía)	236
Triumph TR7 Cabriolet	186
Triumph TR7 Cabriolet 1982	21
Triumph TR7 - Fiat X1/9 - Porsche 914/4 (Dossier)	420
Triumph Vitesse 2000 Cabriolet	164
TRIVER	
Triver Rana	268
TUCKER	
Tucker Torpedo 1948	57
TVR	
TVR (Dossier)	252
TVR 3000 M 1976	299
TVR Grantura 1800S 1966	33
TVR Griffith 200 1965	252
TVR S	6
TVR Tasmin 280i	353
UNIMOG	
Unimog 416 1973	310
VANDEN PLAS	
Vanden Plas 4 Litre 1964	249
Vanden Plas Princess 4 Litre R 1966	235
VANWALL	
Vanwall F1 1954-1958	130
VAUXHALL	
Vauxhall Cresta PB	170
Vauxhall Light Six	353
VERITAS	
Veritas Meteor 1950	11
VESPCAR	
Vespacar Motocarro	412
VICTORIA	
Victoria 1917	27
VIENA CAPELLANES	
Viena Capellanes Autogiro Singer 1935	211
VM	
VM Minicoche	324
VOISIN	
Voisin C3L 18/23 CV 1925	319
Volkswagen Escarabajo Cabrio - Morris Minor Cabrio	163
VOLKSWAGEN	
Volkswagen 1600 TL	356
Volkswagen Caravelle T3 (Guía)	297
Volkswagen Corrado	310
Volkswagen Corrado (Guía)	409
Volkswagen Corrado 16V - Opel Calibra 16V	371
Volkswagen Escarabajo	5
Volkswagen Escarabajo (1957-1967) (Dossier)	195
Volkswagen Escarabajo (1968-2003) (Dossier)	227

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Volkswagen Escarabajo (Dossier)	122
Volkswagen Escarabajo Oval (Guía)	256
Volkswagen Escarabajo 1303 Cabrio (Guía)	362
Volkswagen Escarabajo 1200 - Auto Union 1000 S	367
Volkswagen Escarabajo Oval - Renault 4 CV	144
Volkswagen Escarabajo Sedán, Sunroof y Cabriolet	303
Volkswagen Furgoneta Tipo 2 T1, T2 y T3 (Dossier)	364
Volkswagen Golf 1.6 GTI	135
Volkswagen Golf 1.6 GTI Rallye (réplica)	244
Volkswagen Golf Cabrio Mk1	198
Volkswagen Golf Cabrio Mk1 (Guía)	397
Volkswagen Golf Country - G60 - GTi - Rallye Mk2	347
Volkswagen Golf GTI Mk1 (Dossier)	244
Volkswagen Golf Mk1 (Guía)	269
Volkswagen Golf GTI Mk1 - Peugeot 205 1.6 GTI - Renault Supercinco GT Turbo	331
Volkswagen Golf GTI - Alfa Romeo 33 IE - Opel Kadett GSI - Peugeot 309 GTI (Dossier)	360
Volkswagen Golf GTI Mk2 (Dossier)	347
Volkswagen Golf GTI Mk2 G60 - Lancia Delta HF Turbo - Ford Escort RS Turbo - Renault 11 Turbo (Dossier)	370
Volkswagen Golf GTI Mk2 (Guía)	352
Volkswagen Golf GTI 16 V Mk2 (Guía)	392
Volkswagen Golf Rallye Mk2	347
Volkswagen Karmann Ghia (Guía)	274
Volkswagen Karmann Ghia (Dossier)	167
Volkswagen Karmann Ghia Cabriolet 1971	73
Volkswagen Karmann Ghia - Transporter - 1600 TL (Dossier)	325
Volkswagen Karmann Ghia - VW Scirocco (Dossier)	398
Volkswagen Papler Cabriolet de policía 1952	122
Volkswagen Scirocco	396
Volkswagen Scirocco (Guía)	304
Volkswagen Scirocco GTS - Audi Coupé GT	318
Volkswagen Split (Dossier)	182
Volkswagen Split y Oval	122
Volkswagen Tipo 14A Hebmüller Cabriolet	122
Volkswagen Tipo 181	288
Volkswagen-Porsche 914/6 y 914/6 GT (Dossier)	131
VOLVO	
Volvo 121 B18 Amazon	352
Volvo 122 S 1964	233
Volvo 122 S B18 1964	82
Volvo 144 B20	352
Volvo 164 E	302
Volvo 1800 (Guía)	387
Volvo 1800 S - BMW 2000 CS	156
Volvo 1800 S	69
Volvo 242 GT - 262 C Bertone	335
Volvo 244 GLE Turbo 1982	298
Volvo 264 GL 1976	331
Volvo 444 L Sport 1958	293
Volvo 480 (Guía)	319
Volvo 66 DL 1.1 Variomatic	422
Volvo 850 T-5R (Guía)	355
Volvo Coggiola 1800 SEC	162
Volvo Duett P210	396
Volvo P1800 S - P1800 ES	347
Volvo PV 544 E Special 1963	135
Volvo PV 544 R Sport 1964	171
Volvo T21	277
WANDERER	
Wanderer W250 Cabriolet	322
WHIPPET	
Whippet 96 A Touring	75
WILLYS	
Willys MB	59
WINTON	
Winton Six 48 Touring	196
WOLSELEY	
Wolseley Hornet Mk III	157
MOTOS	
ABC	
ABC 500 Touring 1913	61
ACE	
ACE XP4 1924	11
AERMACCHI	
Aermacchi Beart 350 1938	25
Aermacchi 250 Bialbero 1963	19
AJS	
AJS 7R "Boy Racer"	254
AJS 7R 350 "Boy Racer" 1950	307
ALPHA	
Alpha 125 1952	179
ARIEL	
Ariel HS 500 Scrambler 1954	295
Ariel 1000 Square Four 1940	145
AUTOMOTO	
Automoto 175 1925	166
BJR	
BJR EF 125	176

MARCA Y MODELO	NÚMERO
BMW	
BMW 500 256 1953	15
BMW 75/5 1970 y 1973	97
BMW R27	157
BMW R50	95
BMW R52	205
BMW R69 S	169
BMW R69 S	420
BMW R7	299
BMW R75	131
BMW R75/7	289
BMW R90 S	107
BMW R90 S Tourist Trophy	149
BROUGH SUPERIOR	
Brough Superior SS 100 1937	135
Brough Superior SS 80	189
Brough Superior SS 80	261
Brough Superior SS 80 1938	291
BSA	
BSA B31 y B33 1950	109
BSA B33 1952	4
BSA C11 1948	21
BSA M22 Sports Model 1937	121
BULTACO	
Bultaco AJR TSS 350	134
Bultaco 125 GP - 175 Cazarrecord	410
Bultaco Cazarrecord	202
Bultaco El Trigre - Montesa Texas	419
Bultaco Frontera 370 Gold Medal	297
Bultaco Lobito Mk7 1973	67
Bultaco Lobito 75 MK3	198
Bultaco Matador Mk2 1966	72
Bultaco Matador MK3	175
Bultaco Matador MK5 SD	292
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155
Bultaco Mercurio 155	167
Bultaco Metralia GTS 250	213
Bultaco Metralia Mk2 Kit América 1967	77
Bultaco Metralia MK2 1970	118
Bultaco Metralia 62 1964	14
Bultaco Sherpa T 250	158
Bultaco Sherpa T 250 Sammy Miller	193
Bultaco Streaker 125	195
Bultaco Tralla 101 1958	87
Bultaco Tralla 101 1959	22
Bultaco TSS 125 Mk II modelo 177	130
Bultaco TSS 175 1963	80
Bultaco TSS 200 R	253
Bultaco TSS 360 24H	400
Bultaco TSS 50	314
CENTAURIO	
Centauro 143 cc 1967	241
CIL	
CIL Iresa - Derbi Antorcha	415
CLEVELAND	
Cleveland 20 1919	52
COFERSA	
Cofersa 125	174
COLOMET	
Colomet M 53 125 y 150 cc 1953	62
CZ	
CZ 125 1962	37
DERBI	
Derbi 2002 GT	194
Derbi 250 1952	220
Derbi 250 Prototipo Modelo 1958	302
Derbi 350 con sidecar 1958	153
Derbi 4 Cilindros 1954	308
Derbi 50 GP	290
Derbi 74 Gran Sport 1969	117
Derbi Antorcha - CIL Iresa	415
DERNY	
Velomotor Derny tipo DM1	182
DKW	
DKW Sb 500 1939	46
DOLLAR	
Dollar 350 1929	186
DOUGLAS	
Douglas 4 HP 1920	12
Douglas Model E31	399
DUCATI	
Ducati Darmah 900 SD	172
Ducati Desmo 350 SCD 1967	16
Ducati Mototrans 250 24 Horas	161
Ducati Pantah 600 SL	183
Ducati Scrambler 250 y 350	188
Ducati 175 Sport / Moto Guzzi 175 Lodola Sport	296
Ducati 200 Elite 1960	47
Ducati 250 bicilíndrica 1957	154
Ducati 250 de Luxe	139
Ducati 350 Competición	222
Ducati 350 Road	216

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Ducati 500 Bicilíndrica G.P. 1956	33
Ducati 750 GP 1972	140
Ducati 750 GT 1973	70
Ducati 750 SS 1973	3
Ducati 98 S 1953	143
DUSCO	
Dusco 125 1957	82
ENFIELD	
Enfield Bullet 1944	35
EXCELSIOR HENDERSON	
Excelsior Henderson K de Luxe	204
FOPI	
Fopi 125 STT 1960	78
GILERA	
Gilera LTE 1936	20
Gilera Saturno 500 1953	7
Gilera Saturno 500 Sport & Cross	422
Gilera 125 bicilíndrica 1956	125
Gilera 500/4 GP 1957	113
GNOME & RHONE	
Gnome & Rhone Major 350	396
HARLEY-DAVIDSON	
Harley-Davidson FL 74 1954	142
Harley-Davidson B 1926	44
Harley-Davidson Electra Glide FLH 1972	27
Harley-Davidson FL 1946	2
Harley-Davidson KH 1955	24
Harley-Davidson 42 WLA	150
HERCULES	
Hercules W 2000 1979	138
HERDTLE & BRUNEAU	
Herdtlé & Bruneau	411
HONDA	
Honda CB 350 Four	159
Honda CB 500 Four / Suzuki GT 380	177
Honda CB 750 Four K2 1972	136
Honda CB 750 F1 / Laverda 750 SF3	168
Honda CD 175 1973	31
Honda DR 93 Benly 1962	20
Honda Gold Wing GL 1000	165
Honda RC 250	398
HUMBER	
Humber 600 1914	65
HUSQVARNA	
Husqvarna 500 1931	111
INDIAN	
Indian Chief 1942	2
Indian Four 1941	206
Indian Four 403 1932	146
Indian Light Twin Model O 1917	88
Indian 101 Scout AMS 1930	49
ISO	
Iso 125 Meteor 1960	248
JAMES	
James C1 Sport Twin 500	304
LAMBRETTA	
Lambretta 125 D 1955	45
Lambretta 125 J	250
Lambretta 150 / 200	312
Lambretta 150 Li 1961	38
Lambretta 150 Li	312
Lambretta 200 Serie III 1980	312
LAVERDA	
Honda CB 750 F1 / Laverda 750 SF3	168
Laverda 1000 Jota	187
Laverda 750 SF 1970	106
LINTO	
Linto 500 1967	18
LUBE	
Lube 75 S	228
Lube Renn 125 Competición	417
LUBE-NSU	
Lube-NSU Renn 1 1959	41
MAGNAT-DEBON	
Magnat-Debon 4 CV / Terrot Motorette Nº 3	144
MATCHLESS	
Matchless G 45 1954	10
Matchless Model R	416
MEGOLA	
Megola Sport 1921	29
MGC	
MGC 250 1932	104
MONDIAL	
Mondial 125	181
Mondial 220 Monoárbol 1956	309
MONTESA	
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155
Montesa Brio 110 1958	87

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Montesa Brio 81 1957	28
Montesa B46/49 «Yaya» 1947	85
Montesa Cota 247 Ulf Karlson	173
Montesa Cota 74T	225
Montesa D 51	273
Montesa Impala Comando 175	215
Montesa Impala Sport 250 Competición 1966	74
Montesa Impala 175 «Sevilla»	324
Montesa Impala 175 Sport Racing	264
Montesa Impala 175 Turismo	242
Montesa Impala 1964	14
Montesa King Scorpion 1971	69
Montesa Texas - Bultaco El Tigre	419
Montesa X-48/49 Monjuic	311
MOTO GUZZI	
Moto Guzzi Cardellino 73 cc	245
Moto Guzzi Gambalunga 500	243
Moto Guzzi GT 17 1932	56
Moto Guzzi Hispania Z 98	156
Moto Guzzi Hispania 65	231
Moto Guzzi Hispania 65 1953	83
Moto Guzzi Normale 1921	30
Moto Guzzi V7 Sport 1972	66
Moto Guzzi V8	180
Moto Guzzi 175 Lodola Sport / Ducati 175 Sport	296
Moto Guzzi 500 Dondolino	151
Moto Guzzi 500 Sport 1928	133
Moto Guzzi 850 Eldorado	163
MOTO MORINI	
Morini 350 Strada	237
MOTOBECANE	
Motobecane 175 1923	19
MOTOR JOYCA	
Motor Joyca 2T para bicicleta 1949	42
MOTOSACOCHE	
Motosacoche Jubilé Sport 1931	1
Motosacoche 2C10 500 1917	197
Motosacoche 206 Type Tourisme 1926	98
MV AGUSTA	
MV Agusta 125 GP Bialbero 1953	127
MV Agusta 350 Sport Elettronica	184
MV Agusta Sella GT 150 1961	17
MV Agusta 500/3	276
MV Agusta 750 GT 1973	59
MV Agusta 750 S 1969	3
MYMSA	
MYMSA 125 Experimental 1955	313
NER-A-CAR	
Ner-a-Car 200 1920	256
NIMBUS	
Nimbus 750	257
Nimbus 750 militar 1952	148
Nimbus Model C Sport	423
NORTON	
Norton Commando 750 Mk2 - 850 Mk3	413
Norton JE Junior	392
Norton Manx Mulamey 1972	32
Norton Manx 500 Daytona 1950	58
Norton Model 18	404
Norton 650 SS 1965	4
Norton 88 Dominator 1956	298
NSU	
NSU Kettenkrad motoruga 1940	152
NSU Rennmax R22 1953	51
OSSA	
Ossa Desert Phantom TT 250	219
Ossa Enduro 250 E-72	310
Ossa Enduro 350	171
Ossa S-72	196
Ossa Yankee 500 SS	162
Ossa 125 A «Palillos» 1953	86
Ossa 150 Comercial 1958	227
Ossa 175 GT 1961	114
Ossa 175 S Competición 1961	316
Ossa 250 AE72 - E73	93
PARILLA	
Parilla 175 Sport Bialbero 1956	9
PATON	
Paton 500 8V RU	272
PEUGEOT	
Peugeot P515 NL	407
PEUGEOT-MOVESA	
Peugeot-Movesa 125 55 TC	164
POPE	
Pope Model L Twing	421
PREMETA	
Premeta 225	270
PUCH	
Puch 250 GS 1956	293
Puch 350 GS 1938	110

MARCA Y MODELO	NÚMERO
REDDIS	
Reddis RA 125	191
RIEJU	
Rieju Isard 125	178
Rieju 175 T 1956	147
ROVENA	
Rovena 250 Sport 1965	141
ROYAL ENFIELD	
Royal Enfield C 1934	24
RUDGE	
Rudge Ulster 500 GP 1930	124
RUDGE-WHITWORTH	
Rudge-Whitworth 500 Special 1929	200
SANGLAS	
Sanglas 100 Sport 1965	53
Sanglas 350 1945	90
Sanglas 350/3	132
Sanglas 400 1964	306
Sanglas 500 S 1977	246
Sanglas 500 S	390
Sanglas 500/2 Sidecar 1955	34
SAROLÉA	
Saroléa 37 Supersport 1937	122
SCOTT	
Scott Squirrel 500 1938	185
SEALEY	
Sealey Condor 500 1972	8
SORIANO	
Soriano Puma	208
Soriano Tigre 1944	26
STANDARD	
Standard CT 500 1932	14
SUNBEAM	
Sunbeam 500 L7 De Luxe 1947	39
SUZUKI	
Honda CB 500 Four / Suzuki GT 380	177
Suzuki GSX-R 750 1984	319
Suzuki RE-5	303
Suzuki TR 750	424
TERROT	
Magnat-Debon 4 CV / Terrot Motorette Nº 3	144
Terrot 175 LSO 1930	68
TICKLE	
Tickle T5 Manx 1970	126
TRITÓN	
Tritón 650 Cafe Racer	255
TRIUMPH	
Triumph Bonneville 1959	4
Triumph Daytona T100T 500 1970	96
Triumph H 500	190
Triumph Trident Cub T20	394
Triumph Trident T150 V 1973	4
Triumph Trident T150 1972	115
Triumph 500 T-100 Tailleux	318
Triumph 500 TRW 1955	218
ULTIMA	
Ultima Tipo B 1923	55
UNIVERSAL	
Universal SV 1950	15
VELOCETTE	
Velocette KTS 350	393
Velocette LE MK II 1950	102
Velocette Mark I Special 1924	23
Velocette Mock Eight Special 1950	21
Velocette 250 GTP 1931	57
VESPA	
Vespa 1953	13
Vespa N 1953	25
Vespa 150 GS / 90 SS	247
VILLA - MTV	
Villa - MTV Ducati 410	409
VINCENT	
Vincent Grey Flash 500 1950	13
Vincent HRD Rapide	301
YANKEE	
Yankee 500 Z	233
ZÜNDAPP	
Zündapp KS 600	137
Zündapp KS 600	412
PERSONAJES	
Adrian Campos	385
Aldo Sessano	362
Amédée Gordini	294
Andreu Rabasa	405
Angel Nieto	348
Antoni Tachó (CMCB)	419
Antonio Albacete	391

MARCA Y MODELO	NÚMERO
Antonio Amat	330
Antonio Batle	414
Antonio Zanini (I)	289
Antonio Zanini (II)	290
Arturo de Andrés	416
Arturo Merzario	322
Balba González Camino	270
Beny Fernández	307
Bobby - Al Unser	395
Brian Redman	297
Carlos Abella	393
Carlos Reutemann	390
Carroll Shelby	265
Celso Fernández	286
Chris Amon	329
Christian Sarron	260
Colin Chapman	354
Eduardo Barreiros - Mariluz Barreiros	423
Eladio Doncel	270
Emilio de Villota	387
Enrique Ruiz-Giménez	283
Eugenio "Genito" Ortiz	287
Eugenio Baturone	410
Ferdinand Piëch	371
Fermin Vélez	415
Francisco Abadal	304
Frank Williams	394
Hans Mezger (Porsche)	380
Hansi Babler	313
Harry Lindsay	403
Jaime Sornosa "Correcaminos"	278
Javier Juncadella	309
Jean-Pierre Jabouille	407
Jesús Pareja	389
Jo Siffert	343
Joan Ferret	396
Joan García Cervera	299
Joaquín Folch	340
Joaquín Folch	297
John Surtees	371
Jordi Catón	412
Jordi Pla	414
José Manuel Lencina	281
José María Barroso	272
José María Barroso	417
Josep Maria Servia	422
José Ruiz-Thiery	285
Josep Maria Palomo	409
Juan Carlos Oñoro	296
Juan Celada	399
Juan Fernández	271
Juan Fernández	380
Juan Manuel Fangio	305
Juan Miguel Antoñanzas (I)	315
Juan Miguel Antoñanzas (II)	316
Juanjo Lacalle	295
Luca di Montezemolo	317
Lucas Camacho	288
Lucas Sáinz	277
Manuel Juncosa	268
Mario Chavalera	325
Mauro Forghieri	405
Mia Bardolet	375
Michele Cinotto	419
Mike Hailwood	265
Miki Biasion	408
Miquel Tapias	418
Nino Vaccarella	392
Paco Costas	338
Paddy Hopkirk	403
Parnelli Jones	423
Patrick Tambay	406
Pedro Rodríguez	353
Pedro Serra	310
Phil Read	404
Ramón Paredes (SEAT)	360
Ricardo García Galiano	396
Ricardo Muñoz "Rizos"	292
Salvador Cañellas (I)	301
Salvador Cañellas (II)	302
Salvador Claret	328
Salvador Serviá	304
Santiago Martín Cantero	267
Silvio Del Arco	322
Stirling Moss	378
Teo Martín	309
Tony Brooks	401
Vic Elford	398
Vicente Aguilera	276
Vicente Aguilera	422
Virgilio Hernández Rivadulla	282
Walter de Silva	335

Y EN EL NÚMERO 427

febrero 2025



RENAULT 19 CABRIOLET
A cielo abierto

AUTOMOVIL
Este mes puedes disfrutar de



ALPINA B4 GRAN COUPE

Contenidos sujetos a cambios de última hora

Motor Clásico

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Jesús Bonilla
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN

motorclasico@slib.es

Redactores y colaboradores: Francisco Carrión, Julio Fernández, Valentí Fradera, Manuel Garriga, Fernando Hoyos, Ricardo Muñoz, Pere Nubiola, José María Pueche, Andrés Ruiz y Classic Lane.

Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas, Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) eventos_motor@slib.es

Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director).

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es

Producción: Manuel Torres.

Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es

Begoña Calvo, Raquel Carrasco.

Copyrights: Motor Presse International.

SPORT LIFE

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00**.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es

Teléfono: **91 060 44 83**

Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

Horario: lunes a viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

Imprime: COMECO INTEGRA S.L.U.

Calle Meridiano nº 19; 28850 Torrejón de Ardoz, Madrid

Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.

Transporte: Transportes Boyaca S.L. Ctra. M-206 Loeches a Torrejón de Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) Tfno.: 918 30 45 91.

MOTOR CLÁSICO contiene material editorial de la revistas alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

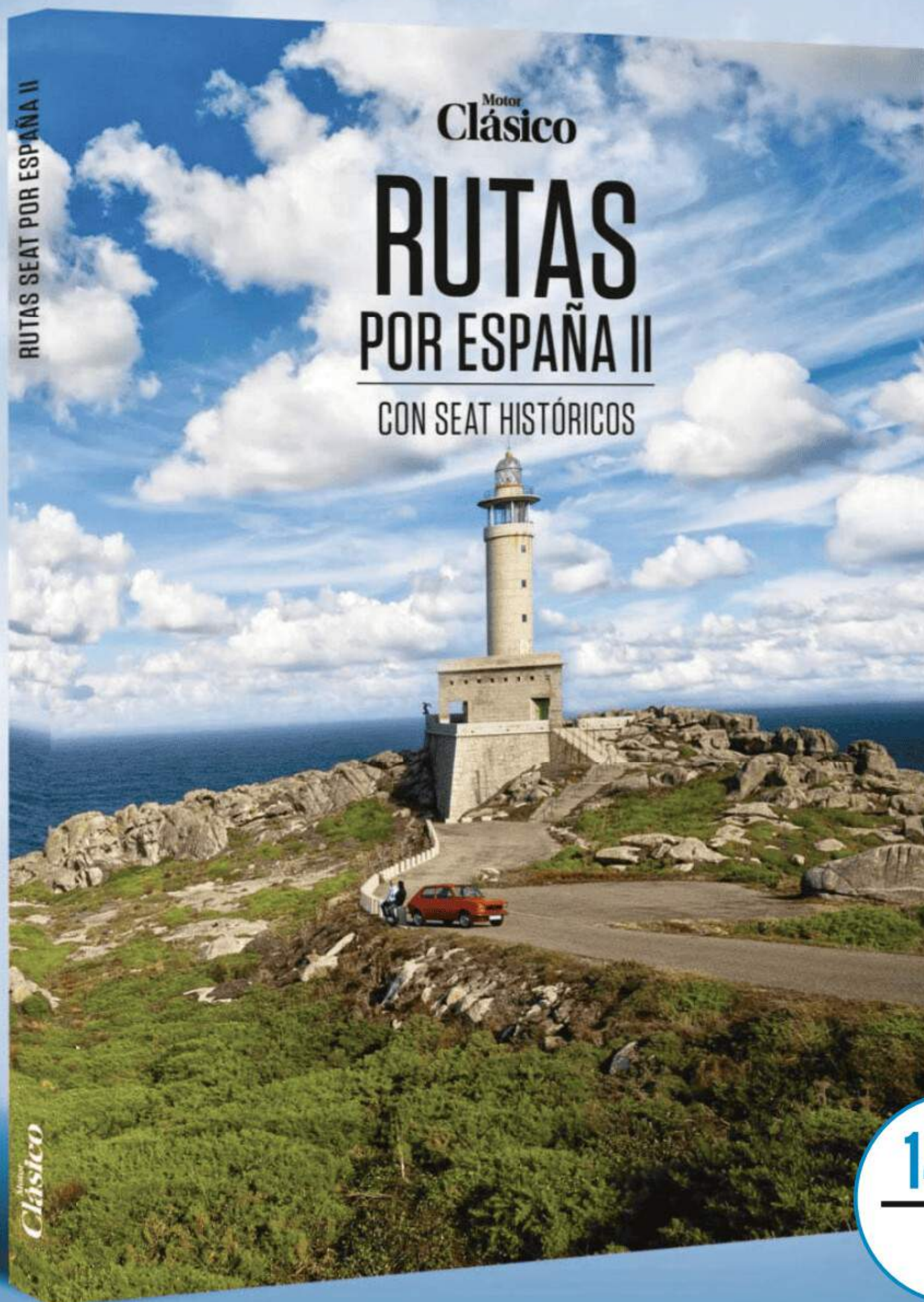
MotorKlassik **YOUNGTIMER**

Deposito legal: M-36042-1986

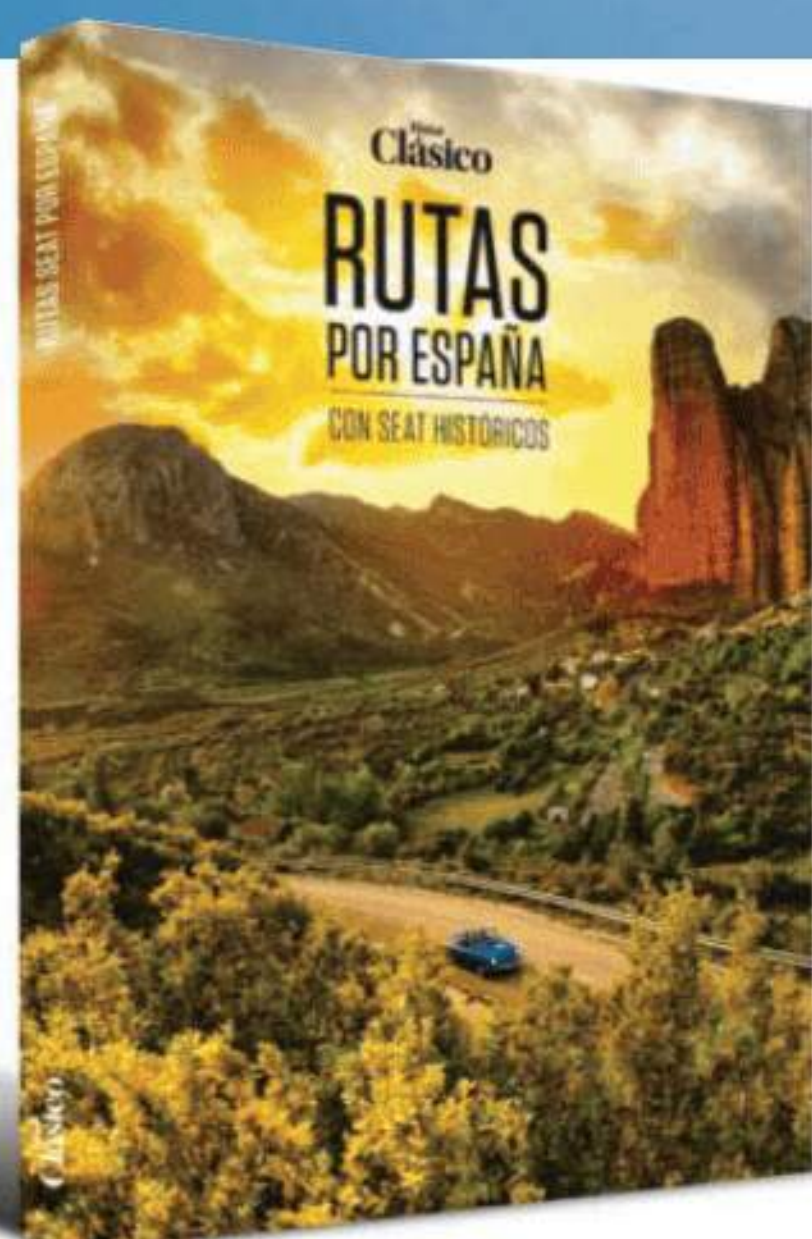
@ Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD. PRECIO: 5,95 euros, IVA incluido. Canarias: 6,10 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 5,95 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain



PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es



148 PÁGS
18 €



Descubre nuestro país con el libro de **Motor Clásico: Rutas por España II**. Viaja por **antiguas carreteras**, reencontrándote con **nuestra historia**, cultura, gastronomía y costumbres, con las **fotos más espectaculares**

En el primer volumen "**Rutas por España I**", recorrimos con SEAT Históricos la costa asturiana, el Bajo Aragón, el Pirineo catalán, el Parque Natural de Cabo de Gata almeriense y la Sierra del Guadarrama. Ahora, en "**Rutas por España II**", realizamos el Camino de Santiago y nos adentramos en la Costa da Morte gallega, la Ruta del Cid alicantina y la Ruta de la Plata.



Ya puedes adquirirlos en nuestra tienda on-line, librerías especializadas y amazon

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es



AUTO-REFLEXIONES

por Manuel Garriga

LA CULPA FUE DE MOTOR CLÁSICO

Algo habremos hecho mal —o bien, según se mire— en los casi cuarenta años que la revista lleva publicándose para que haya tenido que escuchar la lapidaria frase que encabeza esta columna no una sino dos veces el mismo día. Ocurrió en noviembre, de camino al Retromóvil de Madrid en el coche de mi colega y sin embargo amigo Paco Carrión, cuando me contaba cómo había surgido su interés por los coches antiguos.

Con una exitosa trayectoria como tasador del portal Catawiki y un amplio repertorio de artículos publicados en esta y otras revistas especializadas, hoy en día Paco es probablemente el mayor experto en subastas de vehículos antiguos de este país. Quienes le han tratado saben de sus vastos conocimientos en la materia. Pero ¿de dónde emana tanta ciencia? "Todo empezó cuando mi abuelo me compró una revista que mostraba un Hispano-Suiza T68 en la portada. Yo aún era un crío y me quedé fascinado. Era un especial sobre la marca con el artículo del J12 firmado por Emilio Polo, la historia de todos los motores, la crónica del Rallye Hispano Barcelona-París... hasta una prueba que hacías tú de una moto italiana, verde y grande". Me acuerdo, una temperamental Guzzi V7, en el número 66 de julio de 1993. "Me lo sé de memoria, podría recitarte hasta los pies de foto. Así nació mi pasión por el tema, que acabaría convirtiéndose en profesión. Ya lo ves: la culpa fue de Motor Clásico".

Horas después, ya en la feria, con Jesús nos colamos en el reservado al que solo acceden los elegidos: organizadores, patrocinadores, vips de variado pelaje, jurados del concurso de elegancia —nuestro Paco es uno de ellos—, propietarios de los coches participantes y, entre ellos, el del más singular del certamen, al que acude como invitado, fuera de concurso; por méritos propios, como suele decirse. Le pedimos a José Enrique Elvira que nos lo localice y en cuanto aparece no puedo evitar preguntarle si sabe quién es Luigi Colani. "Ni idea", contesta. Xuan de Lorenzo luce el mismo mostacho que el inclasificable diseñador alemán; es su vivo retrato, pero en pequeño y asturiano, y parece poseído por el mismo espíritu renacentista. Fisioterapeuta de profesión y músico de vocación —carece de formación en ingeniería o

diseño, es un autodidacta puro— las voluptuosas líneas de su automóvil evocan poderosamente el estilo de Colani.

La ópera prima automovilística de Xuan de Lorenzo ya había sido recogida por los medios de comunicación, con idéntica metida de pata —hasta el fondo— por puro desconocimiento del tema. Sobre los subchasis delantero y trasero de un Corvette C4, nuestro hombre creó un bastidor de estructura tubular de factura propia y le instaló el propulsor que había ido a parar bajo el capó de la barqueta Pedralbes como reemplazo del V8 original. De modo que el De Lorenzo no monta ninguna gloria mecánica emanada de un caballo alado, sino la que recibió un Z-102 que se había quedado huérfano de motor: un tetracilíndrico en línea Riley de 2,5 litros.

Estridencias patrióticas al margen, nada que objetar. A base de imaginación y transpiración, Xuan ha creado un vehículo singular cuyas formas tienen algo de Corvette en sus faros semiocultos (C1) y en la luna trasera partida (C2), y remiten, aparte de Colani, a Figoni-Falaschi y a Saoutchick, por citar solo las influencias más visibles, seguro que ignoradas por el autor pero, aun así, implícitas en su obra.

Obviamente, no podía dejar de preguntarle de dónde salía todo aquello y entonces vi que venía de lejos. "Cuando era joven cayó en mis manos ese número en el que salía un Porsche 356 B en portada. Me quedé deslumbrado. Las formas de aquel coche no tenían nada que ver con las que yo conocía. Me impactó de una manera profunda". Xuan se refería al nº 18 de esta revista publicado en julio de 1989, que incluía la prueba de un 1600 Super cabrio, de varios veteranos —Hispano T30, Cadillac V16, Marmon Sixteen— y los 40 años de historia de Abarth, entre otros temas. Y de nuevo, oí la terrible sentencia: "La culpa fue de Motor Clásico". Así que, lectores que tenéis hijos pequeños o adolescentes, no dejéis esta publicación al alcance de vuestros retoños. Si cae en sus manos los efectos pueden ser devastadores y echar a perder su futuro. Sé de casos iguales o peores que los de Paco o Xuan, pero no los revelaré por respeto a sus familias. Si no queréis que en el futuro os lo recriminen —"Mira papá, la culpa fue de Motor Clásico"— guardadla bajo siete llaves. Quien avisa no es traidor. **mc**

«SI NO QUERÉIS QUE EN EL FUTURO VUESTROS HIJOS OS LO RECRIMINEN,
GUARDAD LAS REVISTAS DE MOTOR CLÁSICO BAJO SIETE LLAVES»

LA TIENDA ONLINE DE MOTOR CLÁSICO

SUSCRIPCIONES

Recibe Motor Clásico todos los meses en tu domicilio. Te ofrecemos distintas ofertas para asegurar tu colección



ARCHIVADORES

La mejor manera de conservar Motor Clásico es guardando las revistas en los archivadores específicos

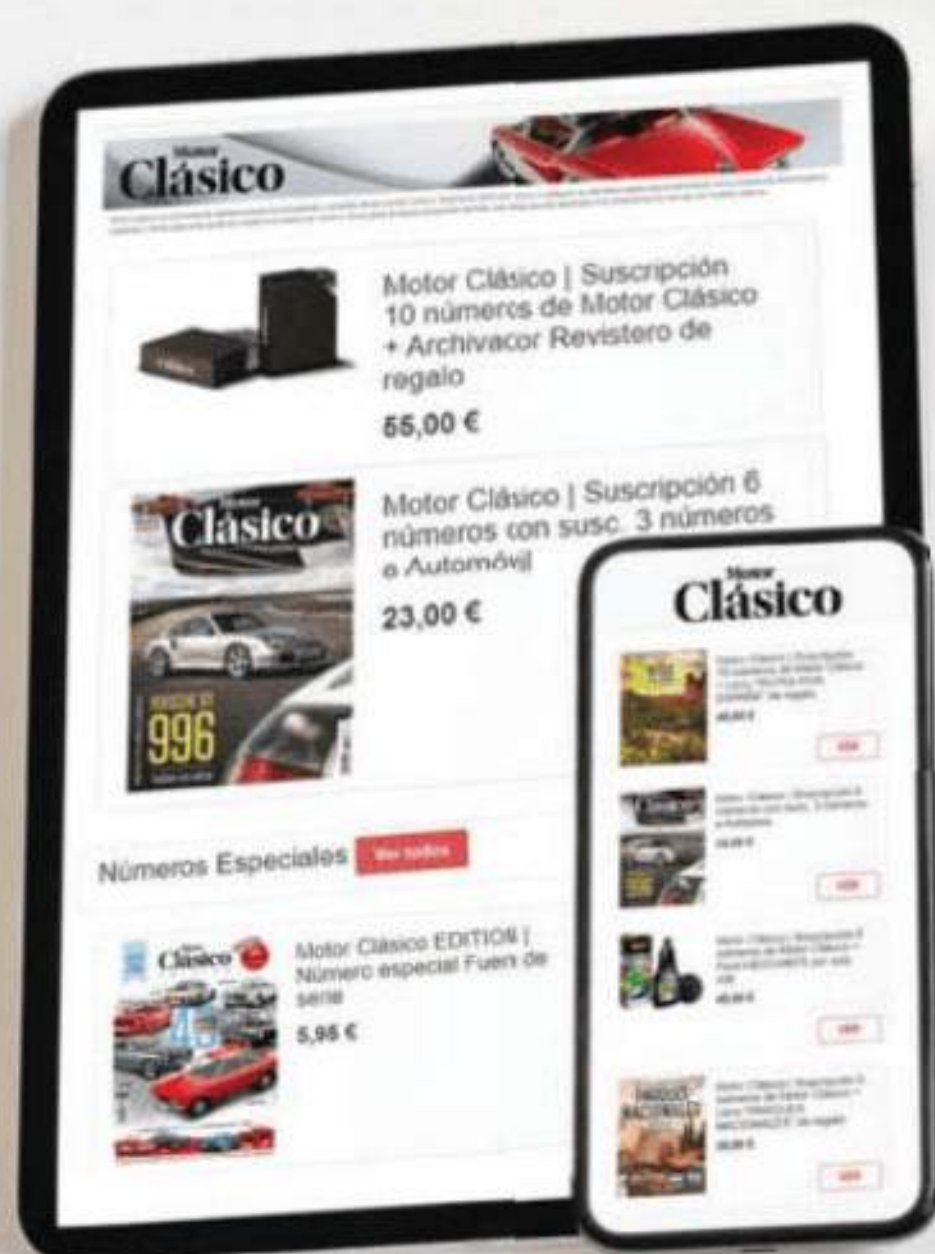


LIBROS Y ESPECIALES

También tienes disponibles los libros realizados por Motor Clásico, monográficos y ediciones especiales



Motor Clásico
TU REVISTA MENSUAL DE CLÁSICOS DESDE 1986



SI CUMPLES 18 AÑOS,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 horas.

■ suscripciones.sportlifeiberica.es
■ suscripciones@slib.es



Disponibles también en

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play



CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA

21-22-23 DE MARZO 2025



"REGRESA UN AÑO MÁS ESPÍRITU DE MONTJUÏC,
ESCENARIO DEL REVIVAL MÁS DESTACADO
DEL SUR DE EUROPA"
CAR AND DRIVER



"UNO DE LOS 7 EVENTOS DE MOTOR QUE DEBES
VISITAR UNA VEZ EN LA VIDA"
MOTORPASIÓN



"PURO ESPECTÁCULO. COCHES, CARRERAS
Y TODO EL AMBIENTE DEL AYER DEL
AUTOMOVILISMO EN UN MISMO ESPACIO"
AUTOPISTA



ESPÍRITU DE MONTJUÏC

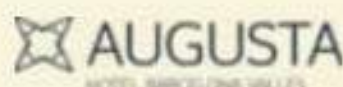
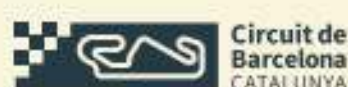
UN PASO MÁGICO AL PASADO

¡VEN A PASAR UN FIN DE SEMANA DIFERENTE CON TU FAMILIA Y AMIGOS!
UN ESPECTÁCULO PARA TODOS LOS PÚBLICOS, NIÑOS Y MAYORES, CHICOS Y CHICAS.

ENTRADA ANTICIPADA DESDE 20€ CON UN 20% DE DESCUENTO – ENTRADA VEHÍCULOS CLÁSICOS (AFORO LIMITADO) HASTA 33% DESCUENTO.
SOBRE PRECIOS EN TAQUILLA, COMPRANDO EN NUESTRA WEB. ¡¡¡PROMOCIÓN LIMITADA!!!

PARKING GRATUITO, NIÑOS MENORES DE 8 AÑOS, GRATIS. TODAS LAS ENTRADAS TIENEN ACCESO A Paddock.

SÍGUENOS EN Y | #ESPIRITUEMONTJUIC | WWW.ESPIRITUEMONTJUIC.COM





DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO

GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL

de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio,

gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo